

Date de parution : Lundi 8 avril 2013

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

**N°95 – Janvier – Février – Mars 2013
Conseil du 13 février 2013**

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :
- les délibérations du conseil du Syndicat ;
- les décisions du directeur général ou des directeurs, prises par délégation.

Les annexes aux décisions, non publiées au présent recueil, sont consultables au siège du Syndicat.

SOMMAIRE

	Pages
<u>Délibérations du conseil</u>	
<u>Affaires budgétaires et comptables</u>	
Délibération du conseil n°2013-005 du 13 février 2013 – Fixation des nouveaux taux du Versement Transport en application de la loi de finances n°2012-1509 du 29 décembre 2012	11
<u>Contrats, conventions financières</u>	
Délibération du conseil n°2013-006 du 13 février 2013 - Avenant n°3 au contrat 2012-2015 entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP	13
Délibération du conseil n°2013-036 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau CENTRE ESSONNE	20
Délibération du conseil n°2013-037 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau LACS DE L'ESSONNE	25
Délibération du conseil n°2013-038 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau ETAMPOIS	30
Délibération du conseil n°2013-039 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 – Réseau GOUSSAINVILLE	35
Délibération du conseil n°2013-040 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau GRAND'R	41
Délibération du conseil n°2013-041 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°4 à la convention partenariale – Réseau LES ULIS-MASSY-SACLAY	50
Délibération du conseil n°2013-042 du 13 février 2013 – Services réguliers	

de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°1 à la convention partenariale – Réseau VILLEPARISIS – MITRY-MORY – COMPANS	62
Délibération du conseil n°2013-043 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau ORGEBUS GENOVEBUS	72
Délibération du conseil n°2013-044 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°6 au contrat d’exploitation de type 2 – Réseau Plaine de Versailles	78
Délibération du conseil n°2013-045 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau Saint Rémy les Chevreuse	83
Délibération du conseil n°2013-046 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°5 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°3 à la convention partenariale – Réseau SITUS	95
Délibération du conseil n°2013-047 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°4 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°3 à la convention partenariale – Réseau Tram MELIBUS	105
Délibération du conseil n°2013-048 du 13 février 2013 – Services réguliers de voyageurs en Île-de-France – Avenant n°3 au contrat d’exploitation de type 2 et avenant n°2 à la convention partenariale – Réseau PAYS DE MEAUX	117
<u>Tarification et Télébillettique</u>	
Délibération du conseil n°2013-008 du 13 février 2013 – Modernisation de l’infrastructure billettique en Ile-de-France par la mise en place des Unités Transport	130
<u>Marchés publics</u>	
Délibération du conseil n°2013-010 du 13 février 2013 – Marché 2012-102 : accord-cadre – organisation et animation des séminaires du STIF 2013-2016	173
Délibération du conseil n°2013-011 du 13 février 2013 – Marché 2012 – 67 : Tram-Train Massy-Evry (Projet TTME) – marché de maîtrise d’œuvre	175
Délibération du conseil n°2013-012 du 13 février 2013 – Marché 2012-74 : Tram-Train Massy-Evry – marché de prestations d’agent foncier	176
Délibération du conseil n°2013-013 du 13 février 2013 – Marché 2012-78 : Tram-Train Massy-Evry (Projet TTME) – marché de prestations topographiques	177
Délibération du conseil n°2013-014 du 13 février 2013 – Marché 2012-79 : Tram-Train Massy-Evry (Projet TTME) – marché de prestations géotechniques	178
Délibération du conseil n°2013-015 du 13 février 2013 – Marché 2012-86 : accord-cadre – fourniture de matériels informatiques (postes de travail et serveurs)	179

Délibération du conseil n°2013-016 du 13 février 2013 – Marché 2012-87 : Mise en œuvre d'un serveur de messagerie, d'un annuaire LDAP et d'outils collaboratifs, à base de logiciels libres	181
Délibération du conseil n°2013-017 du 13 février 2013 – Marché 2012-89 : Assistance pour le suivi du développement du système d'exploitation NEXT dans le cadre du projet EOLE	183
Délibération du conseil n°2013-018 du 13 février 2013 – Marché 2012-94 : Débranchement du Tram-Train T4 de la station Gargan jusqu'au plateau de Clichy-sous-Bois et Montfermeil – marché de maîtrise d'œuvre générale	184
Délibération du conseil n°2013-019 du 13 février 2013 – Marché 2012-108 : Prolongement du tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge – marché de prestations intellectuelles d'agent foncier	185
Délibération du conseil n°2013-020 du 13 février 2013 – Marché 2012-98 : Prolongement du tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge – marché de maîtrise d'œuvre générale	186
Délibération du conseil n°2013-021 du 13 février 2013 – Marché 2012-103 : Prolongement du tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge – marché de maîtrise d'œuvre de spécialité	187
Délibération du conseil n°2013-022 du 13 février 2013 – Marché 2012-130 : Prolongement du tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge – assistance à maîtrise d'ouvrage en expertise de conception, d'exploitabilité, de sécurité et de maintenabilité pour les phases AVP-PRO	188
Délibération du conseil n°2013-023 du 13 février 2013 – Marché 2012-136 : TCSP Massy-Saclay phase 2 – marché complémentaire au marché 2011-84 relatif aux missions complémentaires de maîtrise d'œuvre	189
Délibération du conseil n°2013-024 du 13 février 2013 – Avenant n°1 au Marché 2011-84 : TCSP Massy-Saclay phase 2 – Ecole Polytechnique – Christ de Saclay	190
<u>Grands projets d'investissement</u>	
Délibération du conseil n°2013-025 du 13 février 2013 – Prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro : schéma de principe et dossier d'enquête publique	191
Délibération du conseil n°2013-026 du 13 février 2013 – Premières mesures du Schéma Directeur RER B au Sud	192
Délibération du conseil n°2013-027 du 13 février 2013 – RER B Nord+ - Avenants n°1 aux conventions de financement des travaux	194
<u>Offre de transport</u>	
Délibération du conseil n°2013-028 du 13 février 2013 – Délégation de Service Public pour la réalisation, l'exploitation et le financement du service de navettes fluviales de transport régulier de personnes dans le Bief parisien de la Seine – Déclaration sans suite de l'actuelle procédure de DSP	196
Délibération du conseil n°2013-029 du 13 février 2013 – Exploitation d'une	

ligne Seine-et-Marne Express (Meaux-Melun) – Décision de principe de recours à la délégation de service public - Autorisation	198
Délibération du conseil n°2013-030 du 13 février 2013 – Evolutions d’offre ferroviaire pour le service 2014	199
Délibération du conseil n°2013-031 du 13 février 2013 – RER A : adaptation du calendrier de l’offre d’été, augmentation de l’offre d’été pour la branche de Marne-la-Vallée	200
<u>Qualité de service et matériel roulant</u>	
Délibération du conseil n°2013-007 du 13 février 2013 – Convention de financement Bus RATP 2013 relative au renouvellement du matériel roulant et à l’acquisition de matériel liée à l’extension des réseaux et au développement de l’offre	201
Délibération du conseil n°2013-033 du 13 février 2013 – Transfert de 20 rames MI84 pour l’exploitation des navettes Juvisy-Melun du RER D et Melun-Montereau du réseau Sud Est	213
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n°2013-034 du 13 février 2013 – Régularisation de subventions	214
Délibération du conseil n°2013-035 du 13 février 2013– Dispositions relatives aux ressources humaines : maintien du régime indemnitaire pour les grades d’adjoint administratif de 1 ^{ère} classe et d’adjoint technique de 1 ^{ère} et 2 ^{ème} classe	215
<u>Décisions de la directrice générale</u>	
<u>Délégation de signature</u>	
Décision de la directrice générale n°2013-0065 du 25 février 2013 portant délégation de signature	217
Décision de la directrice générale n°2013-0071 du 27 février 2013 portant délégation de signature	218
<u>Versement transport</u>	
Décision de la directrice générale n°2013-003 du 10 janvier 2013 relative à l’abrogation d’une décision d’exonération du versement transport	223
Décision de la directrice générale n°2013-0058 du 18 février 2013 relative au programme d’utilisation du produit des amendes 2013 – opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €	225
Décision de la directrice générale n°2013-0059 du 18 février 2013 relative au programme d’utilisation du produit des amendes 2013 – opérations inférieures à 200 000 €	227
Décision de la directrice générale n°2013-0061 du 18 février 2013 relative au refus d’exonération du versement transport	229

Décision de la directrice générale n°2013-0062 du 8 mars 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport	231
Décision de la directrice générale n°2013-0064 du 28 février 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport	233
Décision de la directrice générale n°2013-0066 du 25 février 2013 relative à l'exonération du versement de transport	235
Décision de la directrice générale n°2013-0067 du 8 mars 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport	237
Décision de la directrice générale n°2013-0068 du 8 mars 2013 relative au refus d'exonération du versement de transport	239
Décision de la directrice générale n°2013-0069 du 8 mars 2013 relative au refus d'exonération du versement de transport	241
Décision de la directrice générale n°2013-0070 du 8 mars 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport	243
Décision de la directrice générale n°2013-0076 du 14 mars 2013 relative au refus d'exonération du versement de transport	245
Décision de la directrice générale n°2013-0079 du 26 mars 2013 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport	247

Services réguliers routiers de voyageurs en Île-de-France

Décision de la directrice générale n°2013-002 du 9 janvier 2013 relative aux services routiers réguliers de voyageur en Île-de-France - Autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n°010-303-001 –« Angerville – Etampes » exploitée par l'entreprise « CEA Transports » - Contrat de type 2 « Etampois »	249
---	-----

Divers

Décision de la directrice générale n°2013-0077 du 11 mars 2013 relative au patrimoine – acquisition d'un bien situé au lieu-dit « Les Chicoteries » à Orsay (91) pour la réalisation du projet de transport en commun en site propre entre Massy et Saclay	250
--	-----

Délibération n° 2013/005
Séance du 13 février 2013

**FIXATION DES NOUVEAUX TAUX DE PRELEVEMENT DU VERSEMENT
TRANSPORT EN APPLICATION DE LA LOI DE FINANCES N° 2012-
1509 DU 29 DECEMBRE 2012**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2531-4 ;
- VU** la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allégement des démarches administratives ;
- VU** la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013, notamment son article 84 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, notamment son article 6 ;
- VU** le décret n° 2012-463 du 6 avril 2012 relatif à la liste des communes prévue au 2° de l'article L.2531-4 du code général des collectivités territoriales ;
- VU** la délibération n° 2006/0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attribution du conseil au directeur général ;
- VU** la délibération n°2012/0127 du 11 avril 2012 fixant le taux du versement transport ;
- VU** le rapport n° 2013/005 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire en date du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Les nouveaux taux de prélèvement du versement transport exprimé en pourcentage des salaires, tels qu'ils sont définis aux articles L. 2531-3, R. 2531-13 et R. 2531-20 du code général des collectivités territoriales, sont fixés comme suit :

- à Paris et dans les communes du département des Hauts-de-Seine, à compter du 1^{er} juillet 2013 : 2,7 % ;
- dans les communes des départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, à compter du 1^{er} juillet 2013 : 1,8 % ;
- dans les communes, autres que Paris et les communes des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, mentionnées dans la liste annexée au décret n° 2012-463 du 6 avril 2012 susvisé :
 - du 1^{er} juillet 2013 au 30 juin 2014 : 1,6 %,
 - du 1^{er} juillet 2014 au 30 juin 2015 : 1,7%
 - à compter du 1^{er} juillet 2015 : 1,8 % ;
- dans les autres communes d'Ile-de-France, à compter du 1^{er} juillet 2013 : 1,5 %.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-005-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

ARTICLE 2 : La Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France

Jean Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'J' followed by 'P' and 'H' in a cursive script.

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2013/006
Séance du 13 février 2013**

**AVENANT N°3 AU CONTRAT 2012-2015 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET LA RATP**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n°2013/006 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

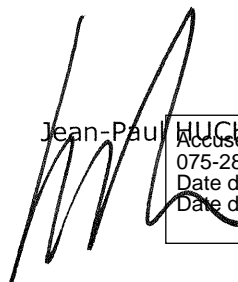
DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°3 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP pour la période 2012-2015 est approuvé.

ARTICLE 2 : La directrice générale est autorisée à signer l'avenant visé à l'article 1.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul LUCHON
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-006-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013



Avenant n° 3 au CONTRAT 2012-2015

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Régie Autonome des Transports
Parisiens

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération n° _____,

ci-après désigné « STIF »,

ET

- **LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée 75599 PARIS CEDEX 12, représentée par son président-directeur général, Monsieur Pierre MONGIN, en vertu de _____

ci-après désignée « RATP »

OBJET DE L'AVENANT

ARTICLE 1 ^{ER} - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE	3
1. L'OFFRE DE TRANSPORT (KCC)	3
2. AJUSTEMENT C11	3
3. AJUSTEMENT C12	4
ARTICLE 2 - MODIFICATION DES MODALITES DE CALCUL DE L'ACOMPTE « C13 »	5
ARTICLE 3 - DISPOSITION GENERALE	5
ARTICLE 4 - ENTREE EN VIGUEUR	6

.....

ARTICLE 1^{ER} - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

En application de l'annexe I-A-4 et I-B-1, le service de référence est modifié comme suit :

1. L'OFFRE DE TRANSPORT (KCC)

2013	2014	2015
------	------	------

Mobilier Banlieue

100-100-172	Renfort samedi	5 198	6 599	6 599
100-100-113	Renfort heures de pointe	42 375	56 292	56 292
Sous-total		47 573	62 891	62 891

Bus Banlieue

100-100-117	Service soirée	35 209	44 920	44 920
100-100-250	Renfort heures creuses	24 748	33 453	33 453
100-100-169	Modification d'itinéraire + renfort HP et soirée	89 273	112 910	112 910
100-100-290	Création HC et samedi	132 312	170 334	170 334
100-100-175	Transfert CB Charlebourg	-2 048	-2 378	-2 378
100-100-367	Décalage HPS et amplitude 20h30	12 016	14 986	14 986
100-100-237	Renfort HC et soirée du lundi au samedi	42 329	54 737	54 737
100-100-102	Renfort HC, soirée du lundi au samedi	54 924	71 768	71 768
100-100-109	Renfort heures de pointes	25 543	32 817	32 817
100-100-111	Extension d'itinéraire en soirée et dimanche	83 344	105 320	105 320
100-100-159	Renfort samedi	5 963	7 592	7 592
100-100-244	Service soirée 00h30	48 797	61 783	61 783
100-100-378	Renfort heures de pointes et heures creuses	56 000	71 000	71 000
Sous-total		608 410	779 242	779 242

Total	655 983	842 133	842 133
--------------	----------------	----------------	----------------

2. AJUSTEMENT C11

Le montant des contributions C11 ci-dessous est exprimé en € 2011.

2013	2014	2015
------	------	------

Mobilier Banlieue

100-100-172	Renfort samedi	29 942 €	29 726 €	29 726 €
100-100-113	Renfort heure de pointe	224 878 €	232 331 €	232 331 €
Sous-total		254 820 €	262 057 €	262 057 €

Bus Banlieue

100-100-117	Service soirée	194 034 €	198 613 €	198 613 €
100-100-250	Renfort heures creuses	118 378 €	123 004 €	123 004 €
100-100-169	Modification d'itinéraire + renfort HP et soirée	596 712 €	587 005 €	587 005 €
100-100-290	Création HC et samedi	581 036 €	588 925 €	588 925 €
100-100-175	Transfert CB Charlebourg	38 416 €	49 033 €	49 033 €
100-100-367	Décalage HPS et amplitude 20h30	75 269 €	73 598 €	73 598 €
100-100-237	Renfort HC et soirée du lundi au samedi	275 110 €	282 142 €	282 142 €
100-100-102	Renfort HC, soirée du lundi au samedi	331 906 €	335 448 €	335 448 €
100-100-109	Renfort heures de pointes	195 759 €	195 431 €	195 431 €
100-100-111	Extension d'itinéraire en soirée et dimanche	416 057 €	419 008 €	419 008 €
100-100-159	Renfort samedi	32 753 €	30 807 €	30 807 €
100-100-244	Service soirée 00h30	253 207 €	260 799 €	260 799 €
100-100-378	Renfort heures de pointes et heures creuses	488 000 €	488 000 €	488 000 €
Sous-total		3 596 637 €	3 631 813 €	3 631 813 €

Total	3 851 457 €	3 893 870 €	3 893 870 €
--------------	--------------------	--------------------	--------------------

3. AJUSTEMENT C12

2013	2014	2015
-------------	-------------	-------------

Mobilier Banlieue

100-100-172	Renfort samedi	311 €	395 €	395 €
100-100-113	Renfort heure de pointe	2 298 €	3 096 €	3 096 €
Sous-total		2 609 €	3 491 €	3 491 €

Bus Banlieue

100-100-117	Service soirée	1 980 €	2 564 €	2 564 €
100-100-250	Renfort heures creuses	1 140 €	1 581 €	1 581 €
100-100-169	Modification d'itinéraire + renfort HP et soirée	6 319 €	8 010 €	8 010 €
100-100-290	Création HC et samedi	5 790 €	7 474 €	7 474 €
100-100-175	Transfert CB Charlebourg	228 €	291 €	291 €
100-100-367	Décalage HPS et amplitude 20h30	710 €	942 €	942 €
100-100-237	Renfort HC et soirée du lundi au samedi	2 862 €	3 751 €	3 751 €
100-100-102	Renfort HC, soirée du lundi au samedi	3 348 €	4 422 €	4 422 €
100-100-109	Renfort heures de pointes	1 979 €	2 575 €	2 575 €
100-100-111	Extension d'itinéraire en soirée et dimanche	4 323 €	5 438 €	5 438 €
100-100-159	Renfort samedi	283 €	399 €	399 €
100-100-244	Service soirée 00h30	2 542 €	3 253 €	3 253 €
100-100-378	Renfort heures de pointes et heures creuses	6 000 €	7 000 €	7 000 €
Sous-total		37 504 €	47 700 €	47 700 €

Total	40 113 €	51 191 €	51 191 €
--------------	-----------------	-----------------	-----------------

ARTICLE 2 - MODIFICATION DES MODALITES DE CALCUL DE L'ACOMPTE « C13 »

L'article 89 – 2- est annulé et remplacé par l'article suivant :

« article 89 – 2 - Règlement des acomptes mensuels de la contribution « C13 »

Les acomptes pour la contribution C13 mentionnée à l'article 81-1 et déterminée selon les modalités définies à l'article 79-3-1/, sont versés mensuellement par le STIF, le 25 de chaque mois.

Pour 2012, aucun acompte n'est versé.

1/ Pour les acomptes du premier semestre de l'année n :

Pour n = 2013 : $C13n = [RDn] * ([INFn] / 100 - [T n / T_{01/01/2012}])$

Avec :

- o [RD n] = montant de Recettes Directes figurant à l'article 79-2 - pour l'année n
- o $[T n / T_{01/01/2012}]$: moyenne des tarifs nominaux de l'année n rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1er janvier 2012, en base 100, conformément à l'annexe VI-12

Pour n > 2013 : $C13n = [RD n] * ([K11 n-2] * [INF n] / [R n-2] - [T n / T_{01/01/2012}])$

Avec [RD n] = montant de Recettes Directes figurant à l'article 79-2 - pour l'année n

2/ Pour les acomptes du second semestre de l'année n :

Pour n > 2012 : $C13n = [RD n] * ([K11 n-1] * [INF n] / [R n-1] - [T n / T_{01/01/2012}])$

Avec $[T n / T_{01/01/2012}]$: moyenne des tarifs nominaux de l'année n rapportée aux tarifs nominaux exprimés en valeur au 1er janvier 2012, en base 100, conformément à l'annexe VI-12. »

ARTICLE 3 - DISPOSITION GENERALE

Toutes les clauses du contrat STIF-RATP 2012-2015, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2015.

ARTICLE 4 - ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à Paris, le ...

La directrice générale du STIF

Sophie MOUGARD

Le président de la RATP

Pierre MONGIN

Délibération n° 2013/036
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°2 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU CENTRE ESSONNE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2012/0088 du 11 avril 2012 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société TICE ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** la délibération n°2012/0226 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société TICE ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Centre Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

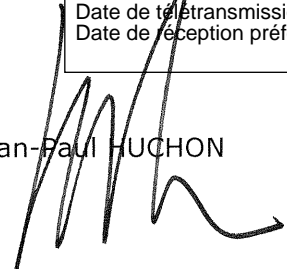
ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société TICE ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture 075-28750078-20130213-2013-036-DE Date de télétransmission : 15/02/2013 Date de réception préfecture : 15/02/2013
--

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N° 2
au
CONTRAT DE TYPE II
Centre Essonne – 002-104**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société TICE, (Transports Intercommunaux Centre Essonne), Société Anonyme d'Economie Mixte au capital de 182 400 euros, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 343 077 095 dont le siège est situé 352 Square des Champs-Élysées, 91080 Courcouronnes représentée par son Directeur, Monsieur Jacques GENTILE.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le contrat d'exploitation a été approuvé par une délibération en date du 11 avril 2012.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant n°1 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet l'extension de la période de fonctionnement « plein trafic » au début de l'été, l'amélioration de la desserte des parcs d'activité et des zones commerciales des communes de Lisses et Villabé et la régularisation au titre du contrat de type 1

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- le projet de développement d'offre de la ligne 055-300-001 et son prolongement dans la zone d'activités de la Croix Blanche

Date de prise d'effet de l'avenant : 18 mars 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis Subventions des véhicules

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***
Pour la Directrice générale et par délégation

Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation

Pour l'Entreprise,

Pour TICE,
Le Directeur

Jacques Gentile

Délibération n° 2013/037
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
RESEAU LACS DE L'ESSONNE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0963 du 7 décembre 2011 approuvant le contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0130 du 11 avril 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** la délibération n°2012/0400 du 13 décembre 2012 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF, la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer pour le réseau Lacs de L'Essonne joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société Cars Sœur et la société de transport Daniel Meyer ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-037-DE
Date de transmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
Lacs de l'Essonne – 002-100**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

LES CARS SOEUR, société SARL de 121 959,21 €, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° 314 438 557 00022), dont le siège est situé 33, avenue de La Pointe Ringale - B.P. 28 - 91250 SAINT GERMAIN LES CORBEIL, représentée par son Gérant, Monsieur Ernest Soeur.

ET

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le Conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Lacs de l'Essonne le 7 décembre 2011.

Le Conseil a ensuite approuvé les modifications suivantes :

- avenant n°1 voté le 11 avril 2012, ayant pour objet l'intégration de la ligne 055-300-001
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la valeur des contributions C16 et C17, les clés de partage des recettes des forfaits entre les transporteurs privés.
- avenant n°2 voté le 13 décembre 2012, ayant pour objet la résorption de la surcharge sur les lignes 055-055-003 et 055-055-022.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Le prolongement et le renforcement de la ligne 055-300-001.

Date de prise d'effet de l'avenant : 18 mars 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Transports Daniel Meyer :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Les annexes de l'entreprise Cars Soeur restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***

Pour la Directrice générale et par
délégation

**Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

Pour Les Cars Soeur,
Le Gérant

Daniel MEYER

Ernest SOEUR

Délibération n° 2013/038
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ETAMPOIS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/91 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;
- VU** la délibération n°2012/34 du 8 février 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;
- VU** la délibération n°2012/118 du 11 avril 2012 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Etampois joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;


ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés Cars Dunois, CEA Transports et Ormont Transport ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture 075-28750078-20130213-2013-038-DE Date de télétransmission : 15/02/2013 Date de réception préfecture : 15/02/2013
--

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
ETAMPOIS – 002-080**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La Société ORMONT TRANSPORT, société par actions simplifiée au capital de 380.000 euros, inscrite au RCS d'EVRY sous le numéro 305 731 523, dont le siège social est situé au 12-14 rue des Epinants, ZAC du Bois Bourdon, 91150 Etampes, représentée par sa présidente Madame Michèle MEYER, dûment habilitée à cet effet.

d'une deuxième part,

ET

La Société CEA TRANSPORT, société par actions simplifiée au capital de 762.250 euros, inscrite au RCS d'EVRY, sous le numéro 335 041 745, dont le siège social est situé au 1 avenue de la Résistance, ZI Croix Blanche, 91700 Sainte Geneviève-des-Bois, représentée par son président Loïc BLANDIN, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

ET

La SOCIETE CARS DUNOIS, société anonyme au capital de 480.000 euros, inscrite au RCS d'ORLEANS sous le numéro 777 338 070, dont le siège est situé au 14 rue Charles Sanglier à Orléans, représentée par son directeur général Laurent LHOMME, dûment habilité à cet effet.

d'une quatrième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau ETAMPOIS et sa convention partenariale le 9 février 2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant générique G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance ;
- avenant n°1 voté le 8 février 2012, ayant pour objet le Pass'Local ;
- avenant n°2 voté le 11 avril 2012, ayant pour objet le taux de réemploi de la ligne 073-073-001 ;
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- La restructuration de la ligne 010-303-001 liée à la fin, au 31 décembre 2012, du marché d'exploitation de la desserte routière Etampes-Angerville effectuée par la SNCF.

Sa date de mise en service est le : 2 janvier 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La directrice d'exploitation,

Catherine Bardy

Pour l'entreprise ORMONT TRANSPORT,
La présidente,

Michèle Meyer

Pour l'entreprise CEA TRANSPORT,
Le président,

Loïc BLANDIN

Pour l'entreprise CARS DUNOIS,
Le directeur général,

Laurent Lhomme

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2013/039
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°6 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU GOUSSAINVILLE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1057 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF;
- VU** la délibération n°2010/0302 du 02/06/2010 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2010/0775 du 08/12/2010 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération 2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0943 du 07/12/2011 approuvant l'avenant n°5 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11/07/2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 07 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 08 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

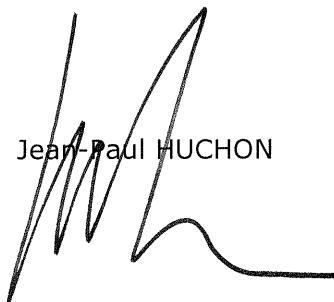
ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Goussainville joint à la présente délibération ainsi que ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la société CIF ;

Accusé de réception en préfecture
075-287509678-2013-02-13-2013-039-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 6
au
CONTRAT DE TYPE II
GOUSSAINVILLE – 002 008**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Courriers d'Ile de France, Société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est située 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, représentée par son Directeur Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Goussainville le 09/12/2009.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 n'a pas été attribué par erreur,
- avenant n°2 voté le 02/06/2010, ayant pour objet la politique de la ville,
- avenant n°3 voté le 08/12/2010 ayant pour objet les subventions véhicule et la politique de la ville,
- avenant n°4 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la politique de la ville,
- avenant n°5 voté le 07/12/2011, ayant pour objet l'intégration de la ligne VITAVIL (014-115-08) de Stains dans le périmètre du contrat et de la convention partenariale.
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA

La ligne 31 (Garges Sarcelles RERD – Parc commercial Pont de Pierre) est identifiée comme une ligne forte selon le PDU (+ 4000 montées/jour).

Elle circule de 5h15 à 1h15 du lundi au vendredi et dessert le dernier RER à Garges Sarcelles. Elle n'est pas cadencée et sa fréquence moyenne est de 12mn en HP et de 15mn en HC. Le WE, la ligne 31 a la même amplitude que la semaine avec une fréquence moyenne de 20mn le samedi et de 22 mn le dimanche. La commune de Bonneuil-en-France est uniquement desservie le samedi et le mercredi.

Le projet consiste à cadencer la ligne, ainsi qu'à supprimer la desserte de la mairie de Bonneuil-en-France qui complexifie la lisibilité de la ligne sachant que cet équipement est desservi par d'autres lignes (250 et 36).

Le projet consiste à modifier l'offre afin d'identifier la ligne 31 comme une ligne forte du territoire :

- Cadencement de la ligne à 10mn en HP et 15 mn en HC la semaine, soit une amélioration de la fréquence moyenne (de +2mn en HP et + 1mn en HC) et de la régularité de passage.
- Cadencement à 18mn le samedi et 22 mn le dimanche, soit une amélioration de + 2mn le samedi.
- Ajustements de temps de parcours (+ 1 mn toute la journée). Ces ajustements font suite aux aménagements autour de la gare RER de Garges Sarcelles liés à l'arrivée du T5.
- Suppression de l'offre sur les arrêts de Bonneuil-en-France (desservis par les lignes TransVo 36 et RATP 250), soit - 4 AR le mercredi et - 2 AR le samedi, ce qui permet de mieux comprendre la vocation de la ligne.
- Augmentation de l'offre en HC sur les arrêts « mairie » et « les mûriers » afin d'améliorer la lisibilité de l'offre sur ce tronçon.
- Augmentation de l'amplitude sur le parc commercial de + 1h pour se caler sur les horaires du centre afin d'assurer sa fermeture.

Ces modifications ont pour effet d'augmenter l'offre de :

- +5 A/R en semaine, +3A/R le samedi et +2 A/R le dimanche sur le quartier collectif de la muette ;
- + 2A/R en semaine, + 3 A/R le samedi, + 6A/R le dimanche sur le parc commercial pont de pierre ;
- +22 A/R en semaine, +15 A/R le samedi et -4 A/R le dimanche sur l'hôtel de ville.

**La date de mise en place est le 4 mars 2013.
EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 6 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 04 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

L'Entreprise

Pour la Directrice générale et par délégation

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Délibération n°2013/040
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU GRAND'R

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1059 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et la convention partenariale entre le STIF, la communauté de communes de Roissy Portes de France, le Conseil général du Val d'Oise et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2010/0777 du 08/12/2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de communes Roissy Portes de France, le Conseil général du Val d'Oise et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération 2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11/07/2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 07 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 08 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le Réseau Grand'R joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et les annexes avec la société CIF.

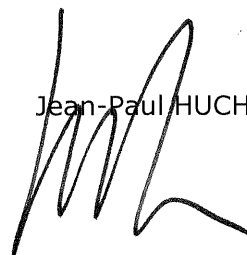
ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le Réseau Grand'R joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-040-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté de communes Roissy Portes de France, le Conseil général du Val d'Oise et la société CIF;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
GRAND'R – 002 009**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Courriers d'Ile de France, Société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est située 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, représentée par son Directeur Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et L'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Grand'R et la convention partenariale le 09/12/2009.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet les subventions véhicules,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011, ayant pour objet les subventions politique de la ville.
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La création d'offre le dimanche sur la ligne R1.

Leur date de mise en service est le : 03/03/2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.
Fait à Paris, en 2 exemplaires le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

**AVENANT N° 2
à la
Convention Partenariale de
Réseau
Grand'R – 002 009**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, sise au 6, bis avenue Charles de Gaulle 95700 Roissy-en-France représentée par son vice-président chargé des transports, André SPECQ, dûment habilité aux fins des présentes par délibération en date du 21 février 2013.

ET

LE Conseil général du Val d'Oise, hôtel du Département, Avenue du Parc – 95032 Cergy-Pontoise Cedex, représenté par Monsieur Arnaud BAZIN, Président, autorisé à signer la présente convention par la délibération en date du

Ci-après dénommée « les Collectivités »,

d'une seconde part,

Les Courriers d'Ile de France, société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est située 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, représentée par son Directeur Monsieur Jean-Olivier EHKIRCH.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, Les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Grand'R le 09/12/2009 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite approuvé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet l'association du Conseil général à la convention partenariale.

Afin de prendre en compte la modification d'offre intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- La création d'offre du dimanche sur la ligne structurante du bassin, la ligne R1.

Leur date de mise en service est le : 03/03/2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

Article 2.

Le montant de la participation de la communauté de communes de Roissy Portes de France indiqué au sein de l'article 10.3 est modifié pour tenir compte de la mise en place du renfort d'offre sur la ligne R1 le dimanche :

« Article 10-3 Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence, la Communauté d'agglomération de Roissy Porte de France versera une participation financière forfaitaire annuelle d'un

montant de 421 000 € HT, cette valeur étant exprimée en Euros 2008.

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe 6 des présentes.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la Compensation est calculé selon la règle du prorata temporis. »

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 3 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le.....

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Pour l'Entreprise

***Pour La Communauté d'Agglomération
Roissy Porte de France***

***Pour le Conseil général du Val
d'Oise,***

Délibération n° 2013/041
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°6 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°4 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU LES ULIS-MASSY-SACLAY

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0296 du 02/06/2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la Communauté d'Agglomération du plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne (CAE²) ;
- VU** les délibérations n° 2010/0773 du 8 décembre 2010, n° 2011/0073 du 9 février 2011, n°2011/0472 du 1^{er} juin 2011, n°2011/0792 du 5 octobre 2011, n°2011/0948 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4 et 5 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** les délibérations n°2011/0472 du 1 juin 2011, n°2011/0792 du 5 octobre 2011 et n°2011/0948 du 7 décembre 2011 approuvant les avenants n°1,2 et 3 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne, la société des Cars d'Orsay, la société TIPS et la SAVAC ;
- VU** les rapports n°2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 07 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 08 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-041-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°4 à la convention partenariale pour le réseau Les Ulis – Massy - Saclay joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la Société des Cars d'Orsay, la Société TIPS et la SAVAC et la Communauté d'Agglomération du plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'Agglomération d'Europ'Essonne (CAE²) ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

AVENANT N°6
au
Contrat de type 2
Les Ulis-Massy-Saclay 002-047

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013,

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN,

d'une deuxième part,

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN,

d'une troisième part,

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

d'une quatrième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Les Ulis – Massy - Saclay ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 2 juin 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010 au titre d'une modification du périmètre du contrat,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011 au titre du dispositif Prévention - Politique de la ville,
- avenant n°3 voté le 01/06/2011 au titre de la prolongation des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°4 voté le 05/10/2011 au titre du développement d'offre dit Fond de Vallée,
- avenant n°5 voté le 07/12/2011 au titre de la suppression des titres locaux.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat susvisé.

Cette modification concerne :

- la restructuration de la ligne 006 006 019 du réseau pour la desserte de Villebon-sur-Yvette (gare de Palaiseau-Villebon RER/Centre Commercial de Villebon 2/Gare de Lozère-Ecole Polytechnique RER). Scindée en deux lignes commerciales pour une meilleure lisibilité, la restructuration de la ligne répond à un double objectif :

1/ renforcement de la desserte du centre commercial de Villebon :

- o + 13 courses en heures de pointe,
- o allongement de l'amplitude du soir,
- o création d'une offre en heures creuses.

2/ renforcement de la desserte gare à gare : Palaiseau-Villebon RER/ Lozère-Ecole Polytechnique RER :

- o + 21 courses par rapport à l'offre actuelle avec un cadencement aux 12 mn en heure de pointe, 60 mn en heures creuses de journée et 30 mn en heures creuses du soir,
- o allongement de l'amplitude du soir.

La date de mise en service est le : 18 mars 2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le/../..

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**
Pour la Directrice générale et par délégation
La Directrice de l'exploitation
Catherine Bardy

Pour l'Entreprise
SAVAC
Le Président
Géric BIGOT

Pour l'Entreprise
Les Cars D'Orsay
Le Président

Pour l'Entreprise
TIPS
Le Président

Loic BLANDIN

Loic BLANDIN

AVENANT N°4
à la
Convention Partenariale
Les Ulis-Massy-Saclay 002-047

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé en mairie de Palaiseau 91 Rue de Paris – 91120 PALAISEAU et dont son siège administratif est situé au 26 Rue Jean Rostand – Parc Orsay Université – 91898 ORSAY Cedex représentée par David BODET, Président, autorisé à signer la présente par délibération n° XX en date du [...]

Ci-après dénommée « la CAPS »,

D'une deuxième part,

ET

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne (CAEE), Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est situé 30 avenue Carnot – 91 300 MASSY, représentée par Vincent DELAHAYE, Président, autorisé à signer la présente convention par délibération n° XX en date du [...].

Ci-après dénommée « la CAEE »,

d'une troisième part,

La CAEE et la CAPS seront ci-après dénommées « Les Collectivités »

ET

La société CARS D'ORSAY, SAS au capital de 457 200 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°579 807 041, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN

d'une quatrième part,

La société T.I.P.S., Société Transports Interurbain du Plateau de Saclay, SAS au capital de 40 032 €, inscrite au RCS d'EVRY sous le n°380 289 850, dont le siège est situé au 5 rue Angiboust – ZI de la Fontaine de Jouvence à Marcoussis (91460), représentée par son Président, Monsieur Loic BLANDIN

d'une cinquième part,

La société SAVAC, SAS au capital de 600 000 €, inscrite au RCS de VERSAILLES sous le n°679 801 605, dont le siège est situé au 37 rue Dampierre à Chevreuse (78460), représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

d'une sixième part,

Ci-après dénommés « l'Entreprise »,

Le STIF, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement par « les Parties ».

Préambule

Le Contrat d'exploitation de type 2 et la convention partenariale du réseau Les Ulis – Massy - Saclay ont été approuvés par le conseil du STIF en date du 2 juin 2010.

Le Conseil a également validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 01/06/2011 au titre du prolongement des titres locaux jusqu'au 31/12/2011,
- avenant n°2 voté le 05/10/2011 au titre du développement de l'offre dit Fond de Vallée,
- avenant n°3 voté le 07/12/2011 au titre de la suppression des titres locaux sur le réseau et d'une régularisation de l'article 10.3.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

- la restructuration de la ligne 006 006 019 du réseau pour la desserte de Villebon-sur-Yvette (gare de Palaiseau-Villebon RER/Centre Commercial de Villebon 2/Gare de Lozère-Ecole Polytechnique RER). Scindée en deux lignes commerciales pour une meilleure lisibilité, la restructuration de la ligne répond à un double objectif :

1/ renforcement de la desserte du centre commercial de Villebon :

- o + 13 courses en heures de pointe,
- o allongement de l'amplitude du soir,
- o création d'une offre en heures creuses.

2/ renforcement de la desserte gare à gare : Palaiseau-Villebon RER/ Lozère-Ecole Polytechnique RER :

- o + 21 courses par rapport à l'offre actuelle avec un cadencement aux 12 mn en heure de pointe, 60 mn en heures creuses de journée et 30 mn en heures creuses du soir,
- o allongement de l'amplitude du soir.

La date de mise en service est le : 18 mars 2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIVIT :

Article 1.

L'article 10-1 de la convention, relatif à « Principes généraux », est modifié comme suit :

Le coût total du service de référence modifié est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008) HT	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	14 890	14 924	14 947	14 990

L'article 10.2 de la convention, relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

Pour la réalisation du service de référence, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008) HT	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	12 391	12 397	12 395	12 421

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

L'article 10-3 de la convention partenariale « Engagements financiers de la collectivité » est modifié comme suit :

Pour la CAEE

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 concernant la ligne inscrite à l'annexe B1a et leur service de référence décrit à l'annexe B2b, la CAEE versera aux Cars d'Orsay une participation forfaitaire annuelle fixée à :

(k€ constants 2008) HT	2013	2014	2015	2016
Contribution de la collectivité	230	230	231	231

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention. Pour la première année d'exploitation, le montant de la compensation est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 2.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe B2b, service de référence Cars d'Orsay

Article 3. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 6 exemplaires, le/../..

**Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,**
Pour la Directrice générale et par délégation
La Directrice de l'exploitation

Catherine Bardy

Pour Les Collectivités,

Communauté d'Agglomération du
Plateau de Saclay

Le Président ,
David BODET

Communauté d'Agglomération
Europ'Essonne

Le Président,
Vincent DELAHAYE

**Pour l'Entreprise
SAVAC**

Le Président,
Géric BIGOT

Les Cars D'orsay

Le Président,
Loic BLANDIN

TIPS

Le Président,
Loic BLANDIN

Délibération n° 2013/042
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°1 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU VILLEPARISIS – MITRY-MORY - COMPANS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- Vu** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1058 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF et la convention Partenariale entre le STIF, la société CIF et les communes de Villeparisis, Mitry-Mory et Compans ;
- VU** la délibération n°2010/0778 du 08/12/2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération n°2011/0773 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération 2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** la délibération 2012/0192 du 11/07/2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société CIF ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 07 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 08 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°1 à la convention partenariale pour le Réseau de Villeparisis – Mitry-Mory – Compans joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de leurs annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et leurs annexes avec la société CIF et les communes de Villeparisis, Mitry-Mory, Compans ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-042-DE
Date de transmission : 15/02/2013
Date de réception en préfecture : 15/02/2013
Mity-Mory - Compans

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
VILLEPARISIS – MITRY-MORY
- COMPANS
002 010**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Les Courriers d'Ile de France, Société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est située 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, représentée par son Directeur Monsieur Jean-Olivier Ehkirch.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et L'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Villeparisis – Mitry-Mory - Compans et la convention partenariale le 09/12/2009.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet les subventions véhicules,
- avenant n°2 voté le 09/02/2011, ayant pour objet les subventions politique de la ville.
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- La création d'offre de soirée de 20h30 à 22h30 sur les lignes 18 et 21 de Villeparisis.

Leur date de mise en service est le : 02/04/2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 avril 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

**AVENANT N° 1
à la
Convention Partenariale du
Réseau
Villeparisis - Mitry-Mory -
Compans – 002 010**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Commune de Mitry Mory, représentée par Madame **Corinne Dupont** son Maire, autorisée à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ET

La Commune de Compans, représentée par M. **Joël Marion** son Maire, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

ET

La Commune de Villeparisis représentée par **M. José Hennequin son Maire**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Municipal en date du [...]

Ensemble ci-après dénommées « les Collectivités »,

ET

Les Courriers de l'Ile-de-France (CIF) – Groupe Keolis, dont le siège social est situé 34 rue de Guivry 77990 Le Mesnil Amelot, Société par Actions Simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro B 562 091 132, Représentée par son Directeur, Monsieur Jean-Olivier EHKIRCH.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale et le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Villeparisis-Mitry-Mory-Compans le 09/12/2009.

Afin de prendre en compte l'évolution de l'offre de soirée sur les lignes 18 et 21 intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Ces modifications concernent :

- La création d'offre de soirée jusqu'à 22h30 en semaine et jusqu'à 20h30 le samedi, sur les lignes 18 et 21 afin d'améliorer la desserte des différents quartiers de Villeparisis.

Leur date de mise en service est le : 02/04/2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties. »

Article 2. Modification de l'offre de référence

L'article 3 de la convention, relatif à « l'Offre de référence », est modifié comme suit :

« L'offre de soirée est prolongée jusqu'à 22h30 en semaine et 20h30 le samedi sur les lignes 18 et 21 du réseau Villeparisis-Mitry-Mory-Compans. »

Article 3. Engagement financier de VILLEPARISIS

L'article 10.3 sur l'engagement financier des collectivités est complété par les dispositions suivantes :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 2 ci-dessus, la commune de Villeparisis versera une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 66 K€ (HT2008) ».

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1^{er} jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe 6 des présentes.

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe 6 : Service de référence

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 2 avril 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 5 exemplaires, le.....

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

***La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy***

***Pour l'Entreprise,
M. EHKIRCH***

***Pour Villeparisis,
M. HENNEQUIN***

***Pour Compans,
M. MARION***

***Pour Mitry-Mory,
Mme DUPONT***

Délibération n° 2013/043
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ORGEBUS GENOVEBUS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports (partie législative)
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0093 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 6 juillet 2011 approuvant l'avenant G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** la délibération n°2011/0790 du 5 octobre 2011 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant générique G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** la délibération n°2012/0228 du 11 juillet 2012 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Orgebus Genovebus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, Athis Cars et Orgebus ;

Accusé de réception en préfecture
075 28750078 20130213 043-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception en préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the printed name.

**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
Orgebus Genovebus – 002-099**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEA TRANSPORT, SAS au capital de 762.250,00 Euros, immatriculée au RCS d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président, Loïc BLANDIN.

Veolia Transport Brétigny, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé Immeuble Sereinis, 32 boulevard Gallieni, 92 130 Issy Les Moulineaux, représentée par Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

ORGEBUS, SARL au capital de 7500€, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° SIREN /382 761 104 00019), dont le siège est situé 1 place Pierre Vennin, 91220 BRETIGNY SUR ORGE, représentée par ses co-gérants, Messieurs Romain BETEILLE et Jean Rémy NICOLE.

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER

Athis Cars, SARL au capital de 230 000 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 962 201 711, dont le siège est situé 172 avenue François Mitterrand 91200 ATHIS MONS, représentée par son Directeur, Monsieur Jean Rémy NICOLE.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Orgebus-Genovebus le 9 février 2011, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet et des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°1 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur la ligne 010-010-005, la restructuration de la ligne 010-010-007 et l'augmentation de l'amplitude de la ligne 227-227-001
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant n°2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet l'amélioration de l'offre de la ligne 055-055-021, la restructuration de la ligne 055-055-006 et la révision du plan pluriannuel d'investissements.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- renforcement de l'offre de la ligne 010-010-007 (mise en place le 18 mars 2013 – entreprise CEA Transport)
- modifications du PPI de l'entreprise Daniel Meyer (mise en place le 1^{er} janvier 2013).

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise CEA Transport :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise Transports Daniel Meyer :

- Annexe D2 Programme d'investissement
- Annexe D5 Parc
- Annexe E1 Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Annexe F4 bis subvention des véhicules

Les annexes des entreprises Orgebus, Veolia Transport Brétigny et Athis Cars restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***

Pour la Directrice générale et par
délégation

**Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Pour CEA Transport,
Le Président

Pour Veolia Transport Brétigny,
Le Directeur

Loïc BLANDIN
Pour Orgebus,
Le Co-gérant

Christian L'HELGOUALC'H
Pour Orgebus,
Le Co-gérant

Romain BETEILLE
Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

Jean-Rémy NICOLE
Pour Athis Cars,
Le Directeur

Daniel MEYER

Jean-Rémy NICOLE

Délibération n° 2013/044
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°6 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU Plaine de Versailles

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0748 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0612 du 06/07/2011, n°2011/0797 du 05/10/2011, n°2011/0955 du 07/12/2011, n° 2011/0620 du 06/07/2011 et n°2012/0229 du 05/07/2012 approuvant les avenants n°1, 2, 3, 4, 5 et l'avenant générique G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°6 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Plaine de Versailles joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Veolia Ecquevilly, Veolia Houdan, CSO, Cars Hourtoule et STAVO ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport ;

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture transport-00812013-2013-044-DE Date de rétransmission : 15/02/2013 Date de réception préfecture : 15/02/2013

Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 6
au
CONTRAT DE TYPE II
Plaine de Versailles –
[002/023]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement d'Ecquevilly, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Bernard Bouvrot, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de HOUDAN, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de Nanterre (n° SIREN 383 607 090), dont le siège est situé au 169 avenue Georges Clémenceau, 92735 Nanterre Cedex, représentée par délégation par Olivier Djelilate, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

CSO, SAS au capital de 190 600 € inscrite au RCS de VERSAILLES (n° SIRET 572 045 573 00050), dont le siège est situé au 18 rue de la Senette 78955 Carrières-sous-Poissy, représentée par délégation par Pierre Bonicel, en sa qualité de Directeur.

Cars HOURTOULE, SAS au capital de 700.000 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 777 344 177 (Siren 77734417700038), dont le siège social est situé Rue Jacques Monod – 78370 Plaisir, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

STAVO, SAS au capital de 38.874,50 euros, inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 579 801 234 (Siren 57980123400017), dont le siège social est situé 4, rue de Villepreux – 78450 Chavenay, représentée par son Président, Monsieur Jean-Sébastien Barrault.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Plaine de Versailles et la convention partenariale le 8 décembre 2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet le financement du dispositif de prévention – Politique de la ville.
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la création de la ligne 77 suite à la fusion des lignes existantes 75 et 76 et la régularisation de l'offre sur les lignes 23,17, 71 et 172.
- l'avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°3 voté le 05/10/2011, ayant pour objet l'amélioration de la desserte du collège Saint-Simon situé dans la Commune de Jouars-Pontchartrain, dont les horaires sont modifiés à compter de la rentrée scolaire 2011.
- avenant n°4 voté le 07/12/2011, ayant pour objet la modification du Plan pluriannuel d'investissement.
- avenant n°5 voté le 11/07/2011, ayant pour objet la desserte du lycée Sonia Delaunay par la ligne 011-011-17
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA

Afin de prendre en compte les évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- **Le renfort de l'offre de la ligne Express 027-027-015** : cette ligne qui permet la desserte de la zone d'activités Pissaloup Clé Saint-Pierre à Trappes / Elancourt, est surchargée à certains horaires. De ce fait, la création de 2 courses supplémentaires est nécessaire pour absorber la charge et lisser les horaires.
 - Départ à 8h05 de Saint-Cloud
 - Départ à 17h30 de PLAISIR La Bataille
- **Le prolongement de la ligne en fin de parcours pour desservir l'entreprise Decaux.** Cette entreprise, également présente sur ce site, ne bénéficie pas jusqu'ici d'une liaison directe avec Saint-Cloud.

Ces modifications représentent 2 courses supplémentaires hebdomadaires (du lundi au vendredi), un véhicule supplémentaire, et 15 592 KCC supplémentaires annuels.

Leur date de mise en service est le 18 mars 2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Article 1.1 Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A1 Périmètre
- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 bis subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°6 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Pour la Directrice Générale et par délégation

La directrice de l'exploitation
Catherine Bardy

CARS HOURTOULE

STAVO

VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY

VEOLIA TRANSPORT HOUDAN

CSO

Délibération n° 2013/045
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU SAINT REMY LES CHEVREUSE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0751 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société SAVAC et la convention partenariale entre le STIF, le SIVOM de la Vallée de Chevreuse et la société SAVAC ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant N°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société SAVAC ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique G1 aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** la délibération n°2011/0798 du 05/11/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société SAVAC, et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, le SIVOM de la Vallée de Chevreuse et la société SAVAC ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 adoptant l'avenant générique G2 aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 07 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 08 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

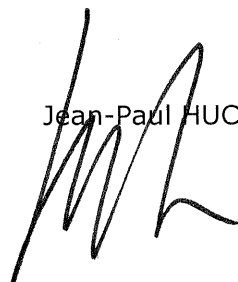
ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 et l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Saint Rémy les Chevreuse joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer lesdits avenants et de les transmettre avec le SIVOM de la Vallée de Chevreuse et la société SAVAC ;

Approuvé et déclaré exécutoire avec le
075-287500078-20130213-2013-045-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
Saint Rémy-les-Chevreuse –
[002/017]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

Ci-après dénommée « L'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et L'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Saint Rémy-lès-Chevreuse le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet la prévention – politique de la ville.
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°2 voté le 05/11/2011, ayant pour objet l'adaptation de la ligne 039-031 suite à la baisse des effectifs scolaires et à la modification du plan de renouvellement du matériel roulant
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne :

- La modification de l'offre de la ligne 039-039-017 par la mise en place d'un cadencement de 15 minutes en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses.

La date de mise en service est le : **18/02/2013**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4 bis Subvention CT2

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°3 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 février 2013 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'Entreprise

La Directrice de l'exploitation,
Catherine BARDY

AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
Saint Rémy-les-Chevreuse – [002/017]

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ED

Le SIVOM de la Région de Chevreuse, Syndicat Intercommunal à vocation multiple dont le siège est situé au Chemin des Regains –BP 48 – 78472 à Chevreuse représenté par son Président, Jacques PELLETIER, autorisé à signer la présente par délibération en date du

ci-après dénommées « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La société SAVAC, société anonyme au capital de 600 000 € inscrite au RCS de Versailles sous le numéro B 679 801 605 dont le siège est situé à Chevreuse (78460), 37 rue Dampierre, représentée par son Président, Monsieur Géric BIGOT.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau Saint Rémy-les-Chevreuse le 08/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 05/11/2011, ayant pour objet l'adaptation de la ligne 039-031 suite aux baisse des effectifs scolaires et la modification du plan de renouvellement du matériel roulant ;

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparait aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne :

La modification de l'offre de la ligne 039-039-017 par la mise en place d'un cadencement de 15 minutes en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses.

La date de mise en service est le : **18/02/2013**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 8 de la convention, relatif à la Communication est modifié comme suit

Le terme communication doit être pris dans son sens le plus large et recouvrira tous les types d'actions en terme de communication (relations presse, actions commerciales, marketing et événementielles, achats d'espaces, dépliants, guides, plaquettes, mailings, site Internet, projets et chantiers, mise en services et inauguration, signalétique et habillage...), à destination de tous les publics (voyageurs, élus, institutionnels...).

Article 8 – 1 Principes généraux – Politique Commune de Communication

La présente convention est l'occasion d'une valorisation de l'image du transport routier de personnes. La mise en œuvre par les parties d'une Politique Commune de Communication (PCC) concourt à cet objectif.

La PCC combine des principes définis à l'échelle régionale par le STIF et déclinés à l'échelle du réseau conjointement avec la Collectivité.

A l'occasion de la session annuelle du comité de suivi de communication, à l'initiative de la Collectivité, cette dernière et l'Entreprise proposent, dans le cadre d'un programme, les actions de communication pour l'année à venir et présentent le bilan des actions réalisées sur l'année écoulée.

Le programme définitif de communication résulte d'un échange entre les parties au présent avenant. Il précise la maîtrise d'ouvrage et les principes de financement de chaque action de communication.

Les parties peuvent également convenir de réunions *ad hoc* pour des actions de communication exceptionnelles.

Les actions de communication, l'habillage des véhicules affectés à l'offre de référence, la charte graphique du mobilier urbain accessoire au transport public de voyageurs tendent à valoriser tant l'image du STIF que celles de la Collectivité et de l'Entreprise.

Les communications de presse relatives à l'objet de la convention, émanant de la Collectivité et de l'Entreprise doivent être transmises au STIF pour avis et/ou validation dans un délai de 48h.

Article 8 – 2 Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques des Collectivités et de l'Entreprise.

La Collectivité et le STIF n'ont pas validé l'habillage des véhicules aux couleurs communes. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figure en **Annexe B.7** du présent avenant.

Les habillages doivent être mis en place sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage de définit comme suit :

- | | |
|---|--------------------|
| • Peinture vif argent | 100% STIF |
| • Symbolique réseau + bloc marque STIF : | 100% STIF |
| • Habillage régional STIF : | 100% STIF |
| • Adhésifs transporteur + pose (selon la charte) : | 100% transporteur |
| • Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : | 100% collectivités |

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et latéralement (côté portes). Les photos devront être transmises au STIF à la direction de l'exploitation du STIF. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage réalisé. En cas de non conformité, l'habillage devra être revu au frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

L'Entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 1.2

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe A.1 : synthèse des modifications
- Annexe B.2 : Service de référence. Cette annexe sera modifiée par simple courrier uniquement dans le cas où la participation financière de la Collectivité n'a pas subi d'évolution.
- Annexe B.4 : SDA
- Annexe B.6 : liste des biens mis à disposition par la Collectivité

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Article 1.3

L'article 10 de la convention, relatif à l'Engagements financiers des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-1 : Principes Généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué du nouveau service de référence arrêté décrit en **Annexe B.2** du présent avenant.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	1 547	1 549	1 987	2 023	2 059	2 065

Article 10-2 : Engagements financiers du STIF

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	1 247	1 278	1 722	1 756	1 790	1 801

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe B.2
- Annexe B.7

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 février 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour le SIVOM de la Région de Chevreuse
Le Président

La directrice de l'exploitation
Catherine BARDY

Pour l'Entreprise SAVAC
Le Président

Délibération n° 2013/046
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°5 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU SITUS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT/SETRA ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0615 du 06/07/2011, n°2011/0959 du 7 décembre 2011 et n°2012/0232 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants 1 à 4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT et SETRA ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** les délibérations n°2011/0959 du 07/12/2011 et n°2012/0232 du 11 juillet 2012 approuvant les avenants 1 et 2 à la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°5 au contrat d'exploitation de type 2, ainsi que l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau SITUS joints à la présente délibération ainsi que l'ensemble des annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec les sociétés CEAT et SETRA ;

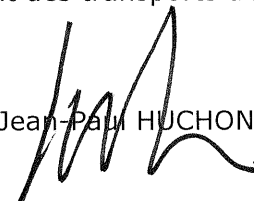
ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Accusé de réception en préfecture
073-28760078-20130213-2013-046-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



**AVENANT N° 5
AU
CONTRAT DE TYPE II
SITUS**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEAT Transports, SAS au capital de 762.250,00 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Evry, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – ZAC de la Croix-Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Loïc BLANDIN, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé par la société SETRA.

ET

SETRA – Société d'Exploitation de Transports et Réparations automobiles, SAS au capital de 503 880 €, inscrite au registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n°50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Madame Virginie NOIREZ, dûment habilitée.

Ci-après dénommée « les entreprises »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil d'administration du STIF a approuvé le 02/06/2010 le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SITUS.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés » ;
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe F4 ;
- avenant n°3 voté le 07/12/2011, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant n°4 voté le 11/07/2012, ayant pour objet une offre complémentaire ;

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant n° 5 au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La modification concerne une extension d'offre sur les lignes 010-010-003 (SITUS 7) et 040-240-009 (SITUS 9).

L'extension d'offre vise à ajouter, en période scolaire, une course à vocation scolaire sur chacune des deux lignes concernées afin de mieux correspondre aux sorties des élèves du lycée Champlain à la Queue-en-Brie.

Ce projet représente une augmentation de 1 508 KCC par an ;

Date de mise en service de la modification d'offre : 07/01/2013.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 5 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 7 janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

Les entreprises

**AVENANT N°3
à la
Convention Partenariale du Réseau
2 – 002 046**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne (CAHVM), dont le siège social est fixé 19, avenue de la Sablière, 94370 Sucy-en-Brie, représentée par son Président René DESSERT autorisé à signer la présente par délibération en date du 17 juin 2010.

Ci-après dénommée « CAHVM »,

D'une seconde part,

ET

La société CEA Transports, SAS au capital de 762.250,00 Euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistante – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Loïc BLANDIN, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé avec la société SETRA.

La société SETRA – Société d'Exploitation de Transports et de Réparations Automobiles -, SAS au capital de 503 880 Euros, inscrite registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n° 50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Madame Virginie NOIREZ, dûment habilitée.

Ci-après dénommée « les entreprises »

d'une troisième part,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau SITUS le 02/06/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Afin de prendre en compte l'ajout de courses à vocation scolaires sur les lignes 010-010-003 (SITUS 7) et 040-240-009 (SITUS 9), il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisée.

Cette modification concerne l'actualisation de la convention partenariale suite à la mise en place de ce renfort d'offre financé par la CAHVM.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

L'article 10 de la convention, relatif à l'« Engagement financier des Parties » est mis à jour comme suit pour tenir compte du renfort d'offre financé par la CAHVM :

Article 10 - Engagements financiers des Parties.

Article 10-1 - Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la CAHVM conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement selon les termes du tableau ci-dessous.

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coût du service de référence	8 879	9 134	9 398	9 465	9 462	9 472	9 421

Article 10-2 - Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'Entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contribution financière	6 453	6 702	6 823	6 889	6 874	6 871	6 812

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3 - Engagements financiers de la CAHVM

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la CAHVM versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 1.515.000 € HT.

A compter du 7 janvier 2013, pour prendre en compte le développement d'offre sur les lignes 010-010-003 et 040-240-009, cette participation sera augmentée selon les montants suivants :

(k€ constants 2008)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Participation CAHVM	1 515	1 515	1 658	1 663	1 663	1 664	1 664

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon la règle du *prorata temporis*. Cette règle s'applique également aux développements d'offre intervenants en cours d'année.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 7 janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 4 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
La Directrice générale

Madame Sophie MOUGARD

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Délibération n° 2013/047
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°4 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
ET AVENANT N°3 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU Tram MELIBUS

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2009/1054 du 09/12/2009 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;
- VU** la délibération n°2010/0782 du 08/12/2010 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 09/02/2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;
- VU** la délibération n°2011/0469 du 01/06/2011 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil et l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 approuvant l'avenant G1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 approuvant l'avenant G2 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission de qualité de service du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°4 au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes Melibus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au contrat d'exploitation de type 2 et ses annexes avec la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-047-DE
Date de transmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°3 à la convention partenariale pour le réseau Tram Melibus joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant à la convention partenariale et ses annexes avec la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et la société Veolia Transport Vaux-le-Pénil ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

**AVENANT N° 4
au
CONTRAT DE TYPE II
Tram MELIBUS – 002 007**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Vaux-le-Pénil, société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au RCS de Nanterre (n° 383 607 090), dont le siège est situé 169, avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée, par délégation, par le directeur de l'établissement, Monsieur Jean-Arnaud Puig.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Tram Melibus le 09/12/2009 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet :
 - l'intégration du mécanisme de subventionnement par le STIF des véhicules à partir de 2011, à hauteur de 30 % du montant du bien pour les renouvellements, et de 50 % pour les extensions ;
 - La modification de l'offre des lignes 066-066-020, 021, 022, 023 et 025 du contrat afin de permettre le doublage de courses desservant collèges et lycées en hyper pointe.
- Avenant n°2 voté le 09/02/2011, ayant pour objet l'intégration de la prévention politique de la ville
- Avenant n°3 voté le 01/06/2011, ayant pour objet la restructuration du réseau Tram Melibus.
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- 1- L'évolution des lignes A, E, F, Z et C du réseau.

Afin de résorber les problèmes de surcharge identifiés sur le secteur de Dammarie lès Lys, les **lignes A et E** sont renforcées à 10 minutes en heure de pointe. L'interdcalage des deux lignes permettra de réduire la pression des flux piétons au niveau des traversées de voirie et de proposer un service cadencé renforcé sur le tronc commun des deux lignes, reliant le centre-ville de Melun au secteur de la Plaine du Lys à Dammarie.

La ligne F est renforcée pour palier la surcharge de la ligne en heure de pointe : passage d'une fréquence de 30 minutes à une fréquence de 15 minutes en heure de pointe.

Les lignes Z et C sont restructurées, certaines courses de la ligne C sont fusionnées avec les courses de la ligne Z, de façon à assurer une desserte directe entre Dammarie lès Lys et le Parc d'activité de Vaux le Pénil. La nouvelle ligne ainsi créée par fusion de la branche sud de la ligne C et par la ligne Z, s'appellera désormais « ligne N ».

Leur date de mise en service est le : **18/03/2013**

- 2- Le renouvellement d'un Système d'Information Voyageurs sur le Réseau Melibus, pour un total de 56 points d'arrêts et 74 véhicules et pour une valeur de 1 331 700,00 € H.T. La mise en service du système est prévue pour le 1^{er} semestre 2015.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles ajoutées

Une annexe D6 décrivant les dispositions contractuelles communes pour toute opération d'investissement relative à la qualité de service est ajoutée au contrat.

Elle est complétée d'une annexe D6-1 décrivant les dispositions particulières liée à l'opération d'investissement visée au point 2 ci-dessus. Elle décrit notamment le périmètre fonctionnel, technique et financier de l'opération.

Article 2. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe D2 Programme d'Investissement
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe D5 Etat du parc
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau
- Tableau F4bis subvention CT2

Les annexes circonstanciées suivantes sont ajoutées :

- Annexe D6 Projets d'investissements pour les politiques de qualité de service
- Annexe D6.1 Participation financière du STIF au CT2 du réseau Melibus pour le déploiement d'équipements SIV et SAEIV

Article 3. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 4 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 4.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

**AVENANT N°3
à la
Convention Partenariale du Réseau
Melibus – 002 007**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Sophie Mougard en sa qualité de directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, dont le siège se situe 297 rue Rousseau Vaudran, BP12 - 77191 Dammarie-Les-Lys, représentée par Bernard Gasnos, son Président, autorisé à signer la présente par délibération en date du 25 février 2013.

Ci-après dénommée « la **CAMVS** »,

d'une deuxième part,

VEOLIA TRANSPORT Etablissement de Vaux-le-Pénil, société Anonyme au capital de 195 936 240 €, inscrite au RCS de Nanterre (n° 383 607 090), dont le siège est situé 169, avenue Georges Clémenceau, 92000 Nanterre, représentée par délégation par le directeur de l'établissement, Monsieur Jean-Arnaud Puig.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'une troisième part,

Le STIF, la CAMVS et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale et le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Tram Melibus le 09/12/2009.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 08/12/2010, ayant pour objet :
 - L'intégration du mécanisme de subventionnement par le STIF des véhicules à partir de 2011, à hauteur de 30 % du montant du bien pour les renouvellements, et de 50 % pour les extensions ;
 - Le complément d'offres « rentrée scolaire » mis en oeuvre le 1er septembre 2010
- avenant n°2 voté le 01/06/2011, ayant pour objet la restructuration du réseau TRAM, à présent nommé MELIBUS.

Afin de prendre en compte plusieurs évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Ces modifications concernent les lignes A, E, F, Z et C du réseau.

Afin de résorber les problèmes de surcharge identifiés sur le secteur de Dammarie lès Lys, les **lignes A et E** sont renforcées à 10 minutes en heure de pointe. L'interdcalage des deux lignes permettra de réduire la pression des flux piétons au niveau des traversées de voirie et de proposer un service cadencé renforcé sur le tronc commun des deux lignes, reliant le centre-ville de Melun au secteur de la Plaine du Lys à Dammarie.

La ligne F est renforcée pour palier la surcharge de la ligne en heure de pointe : passage d'une fréquence de 30 minutes à une fréquence de 15 minutes en heure de pointe.

Les lignes Z et C sont restructurées, certaines courses de la ligne C sont fusionnées avec les courses de la ligne Z, de façon à assurer une desserte directe entre Dammarie lès Lys et le Parc d'activité de Vaux le Pénil. La nouvelle ligne ainsi créée par fusion de la branche sud de la ligne C et par la ligne Z, s'appellera désormais « ligne N ».

Leur date de mise en service est le : **18 mars 2013**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 9.2 de la convention, relatif au « Recours à la procédure d'avenants - Cas Particuliers », est modifié comme suit :

« Article 9-2 - Cas particuliers

Les Annexes susceptibles d'être modifiées par simple accord entre les parties, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant à la présente convention sont :

- Annexe 2 : Offre de référence
- Annexe 3 : Synthèse de l'ensemble des modifications de l'offre de référence qui ont été effectuées par année
- Annexe 4 : Interventions des collectivités sur la voirie et les équipements mis à disposition de l'entreprise
- Annexe 5 : Fichiers des points d'arrêts
- Annexe 6 : Objectifs par indicateur de qualité de service, propres au réseau, annexés au contrat d'exploitation de Type 2
- Annexe 8 : Nouvelle découpe des véhicules et nouveau logo du réseau « Melibus »
- Annexe 10 : Marques actuelles du STIF

Ces modifications sont notifiées par courrier simple aux Parties.

Dans ces cas, si la modification apportée a une conséquence économique, les Parties conviennent de se rapprocher pour en mesurer les effets, et, éventuellement, en tenir compte par avenant. »

Article 1.2

- L'article 11.1 de la convention relatif aux « Principes généraux » de l' « Engagement financier des Parties » est modifié comme suit :

« Le Contrat de Type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en annexe 2 à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- *Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;*
- *Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la CAMVS conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-1 du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;*
- *Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.*

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Charges d'exploitation	16 938	16 233	16 916	16 890	16 891	16 810

- L'article 11.2 de la convention relatif aux « Engagements financiers du STIF » est modifié comme suit :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 11.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise :

- *une contribution financière annuelle fixée à :*

(k€ constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total contribution STIF	12 610	12 060	12 455	12 424	12 419	12 313

- Article 11.3 relatifs aux « Engagements financiers de la CAMVS » est remplacé par :

« Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la CAMVS versera à l'Entreprise :

- Une participation annuelle de 1.859.482 € HT (valeur à la signature de la convention)

En année pleine, cette participation est payable chaque mois échu (la date d'exigibilité de la facture étant le 1^{er} jour du 1^{er} mois suivant). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'annexe 9 des présentes, par rapport à la date de signature de la présente convention.

Pour la première année d'exploitation, le montant de la Compensation est calculé selon la règle du prorata temporis. »

Avenant 1 :

La participation financière de la CAMVS au titre du complément d'offre prévu par l'avenant n°1 est égale à :

(k€ constants 2008)	2010 mois) (4	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Participation financière CAMVS	17	41	40	46	45	45	45

La participation financière de la CAMVS au titre de tout complément d'offre s'ajoute à celle correspondant à l'offre de base.

Avenant 2 :

La restructuration du réseau TRAM génère un coût supplémentaire pour la collectivité de 170 000 € HT (euros constants 2008) de 2011 à 2016. L'année 2011 n'est pas proratisée.

La participation financière de la CAMVS au titre de tout complément d'offre s'ajoute à l'offre de base.

Avenant 3 :

La participation financière de la CAMVS au titre du complément d'offre prévu par l'avenant n°3 est égale à :

(k€ constants 2008)	2013	2014	2015	2016
Participation financière CAMVS au titre du complément d'offre prévu par l'avenant n°3	260	249	239	246

Pour la première année de mise en service de ce complément d'offre, le montant de la compensation est calculé selon la règle du prorata temporis.

La participation financière de la CAMVS au titre de tout complément d'offre s'ajoute à l'offre de base. »

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe 2 Offre de référence

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 18 mars 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
D'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Pour la Communauté d'agglomération
De Melun Val de Seine

Le Président

Pour l'entreprise

Le Directeur

Délibération n° 2013/048
Séance du 13 février 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

AVENANT N°3 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°2 A LA CONVENTION PARTENARIALE

RESEAU PAYS DE MEAUX

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0745 du 8 décembre 2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Marne et Morin et les Courriers de l'Ile de France et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux et la société Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0073 du 9 février 2011 approuvant l'avenant N°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2011/0620 du 06/07/2011 adoptant l'avenant générique G1 aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** la délibération n°2011/0952 du 07 décembre 2011 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés Marne et Morin et les Courriers de l'Ile de France, et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre STIF, la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux et la société Marne et Morin ;
- VU** la délibération n°2012/0192 du 11/07/2012 adoptant l'avenant générique G2 aux contrats d'exploitation de type 2 ;
- VU** les rapports n° 2013/036 à 2013/048 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 07 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 08 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°3 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Pays de Meaux joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés Marne et Morin et les Courriers de l'Ile de France ;

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n°2 à la convention partenariale pour le réseau Pays de Meaux joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

Accusé de réception en préfecture
n°1520150083-annexes-avenant-les
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et ses annexes avec la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux et la société Marne et Morin ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

**AVENANT N° 3
au
CONTRAT DE TYPE II
Pays de Meaux – [002/031]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La SOCIETE Transports Marne et Morin, société anonyme au capital de 5 027 106 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes à Meaux, représentée par Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une seconde part,

ET

La Société Les Courriers d'Ile de France, Société par actions simplifiée au capital de 343 696 €, inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 562 091 132, dont le siège est situé 34 rue de Guivry au Mesnil Amelot (77990), représentée par son Directeur Monsieur Jean-Olivier EHKIRCH dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Pays de Meaux le 08/12/2010 et la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants au contrat type 2 :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet le dispositif de prévention – politique de la ville
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°2 voté le 07/12/2011, ayant pour objet le renfort de l'offre de la ligne 067-167-006 et le dispositif des titres locaux.
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA

Préambule

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par les communes membres de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux. La CAPM les a remplacés par le dispositif transitoire « Pass'Local forfaitaire » et souhaite continuer sur le dispositif « Pass'Local ». La collectivité a aussi favorisé l'accès au titre Rubis pour les personnes remplissant les critères d'attribution. La mise en place de tels dispositifs nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale et le contrat de type 2.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 2 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour l'Entreprise Marne et Morin

La directrice de l'exploitation
Catherine BARDY

Pour l'Entreprise Les Courriers d-Ile-de-France

**AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
Pays de Meaux – [002/031]**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 13 février 2013.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, domiciliée à l'Hôtel de Ville, BP 227 à Meaux, (77100), représentée par son Président Monsieur Jean-François COPE, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Communautaire en date du 1^{er} février 2013.

d'une deuxième part,

ci-après dénommée « La Collectivité »

ET

La SOCIETE Transports Marne et Morin, société anonyme au capital de 5 027 106 € inscrite au RCS de Meaux sous le numéro 419 280 151 000 12, dont le siège est situé 34-36 rue Paul Barennes à Meaux (77100), représentée par Monsieur Jean-Marc BERNINI, Président, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau « Pays de Meaux » le 8/12/2010 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil a ensuite approuvé les avenants suivants à la convention partenariale :

- Avenant n°1 voté le 07/12/2011, ayant pour objet le renfort d'offre de la ligne 067-067-006

Lors des négociations de la convention partenariale précitée, il est apparu que des titres locaux étaient distribués sur le réseau par des communes membres de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux. La CAPM les a remplacés par le dispositif transitoire « Pass'Local forfaitaire » et souhaite continuer sur le dispositif « Pass'Local ». La collectivité a aussi favorisé l'accès au titre Rubis pour les personnes remplissant les critères d'attribution. La mise en place de tels dispositifs nécessite de passer des avenants afin de modifier la convention partenariale, le contrat de type 2 et certaines annexes circonstanciées

La date de prise d'effet du Pass local est le 01/01/2013

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1.

Article 1.1

L'article 8-2 de la convention, relatif à la Communication est modifié comme suit

Article 8 – 2 Habillage des véhicules

Le voyageur francilien doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au niveau régional. A ce titre, le rôle du STIF en tant qu'autorité organisatrice doit être clairement exprimé.

Par ailleurs, la contractualisation à l'échelle d'un bassin requiert l'identification d'un territoire particulier.

Le STIF demande à ce que l'ensemble des véhicules soit habillé selon les « Principes d'habillage du matériel roulant » approuvés lors du conseil du 8 avril 2009. Cet habillage permet la coexistence avec les marques des Collectivités et de l'Entreprise.

Le STIF et la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux ont validé l'habillage des véhicules. A terme, l'ensemble du matériel utilisé par l'Entreprise pour l'exécution du service de référence devra être habillé selon les principes définis par la charte du STIF et qui figure en **Annexe B.7**. Les véhicules utilisés de 70 à 100% sur un réseau défini, devront prendre l'habillage de ce dernier. Pour les autres véhicules dont l'affectation principale est inférieure à 70%, il est décidé d'appliquer sur ces derniers un habillage régional STIF qui figure en **Annexe B7 bis**.

Dans tous les cas de figure, avant tout achat de véhicule, l'Entreprise devra se rapprocher du référent STIF afin que l'habillage adéquat soit validé.

Le matériel devra aussi être habillé localement selon les principes définis par le STIF et la Collectivité.

Les habillages doivent être mis en place sur tous les véhicules neufs quelle que soit leur capacité acquis à partir de 2011. Il est entendu entre les parties, que les véhicules de réserve porteront uniquement la livrée STIF, ceci afin de ne pas augmenter inutilement le nombre de véhicules de réserve.

La prise en charge financière de l'habillage se définit comme suit :

- | | |
|---|--------------------|
| • Peinture vif argent | 100% STIF |
| • Symbolique réseau + bloc marque STIF : | 100% STIF |
| • Habillage régional STIF : | 100% STIF |
| • Adhésifs transporteur + pose (selon la charte) : | 100% transporteur |
| • Adhésifs collectivités + pose (selon la charte) : | 100% collectivités |

Les coûts relevant du STIF doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur.

Les coûts relevant de la CAPM doivent être clairement indiqués dans le devis du ou des bus transmis par le transporteur et seront versés directement au transporteur.

Dans l'objectif de simplifier la mise en œuvre de l'habillage relevant de la Collectivité, la CAPM et le transporteur se sont entendus pour que celui-ci soit réalisé avant la livraison des véhicules.

A réception, l'ensemble des véhicules reçus devront être photographiés 3/4 droit (avec la plaque d'immatriculation) et latéralement (côté portes). Les photos devront être transmises à la direction de l'exploitation du STIF. Lors de la réception des premiers véhicules, l'agence désignée par le STIF devra se rendre au dépôt afin de valider ou non l'habillage réalisé. En cas de non conformité, l'habillage devra être revu aux frais du poseur et/ou de l'imprimeur des adhésifs.

L'Entreprise et/ou la Collectivité feront valider par le STIF tout changement ou modification identitaire appliqué sur son réseau (logo, habillage réseau).

Article 1.2

L'article 10.5 de la convention partenariale est annulé et remplacé comme suit :

Chaque commune membre de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux définit ses propres critères caractérisant les personnes pouvant obtenir un Pass'Local. La collectivité et ses communes membres instruisent les demandes, identifient les personnes pouvant bénéficier du Pass'Local et déterminent la période sur laquelle ce droit leur est accordé, période exprimée en année(s) calendaires(s).

La Collectivité et ses communes membres et l'Entreprise se sont accordées dans les termes qui leur conviennent sur :

- la distribution des cartes nominatives et des coupons de circulation : elle est organisée par la collectivité et ses communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS)

- le recueil et la gestion des participations payées par les usagers si une participation est demandée : ils sont réalisés par la collectivité et ses communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS)
- le financement des coûts de fabrication des cartes nominatives et des coupons de circulation : il est pris en charge par la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (les principes de financement du dispositif Pass'Local explicités dans la suite du présent article concernent uniquement le financement de la mobilité des bénéficiaires à l'exclusion du coût des supports).

Le coupon précise l'année calendaire de validité du titre.

Poursuite et financement du dispositif Pass'Local à partir de 2013.

La Collectivité s'engage à distribuer 1118 Pass'Local par an pour une mobilité prévisionnelle (notée Mobprev) équivalent à 29,71 ticket t+. Compte tenu de la distribution du Pass'Local par la Collectivité, l'objectif de recettes de trafic, défini à l'article 50-3 du contrat d'exploitation, doit prendre en compte un montant égal au :

Nombre de Pass'Local x Mobprev x prix unitaire t+ carnet au 1er juillet 2008 € H.T.

soit $1\ 118 \times 29,71 \times 1,0806$ € H.T. = 35 892,97 € H.T.

Sur demande de la CAPM, l'Entreprise facture trimestriellement directement aux communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS) le nombre de Pass'Local que ces dernières distribuent.

Sur une année N, le nombre de validations de coupons de circulation locale facturables est encadré

- par une borne supérieure notée MaxNPLN;
- et une borne inférieure notée MinNPLN.

Pour l'année 2013 :

MaxNPL2013 = Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013 x MobPrev x 1,25

MinNPL2013 = Nombre de Pass'Local délivrés pour 2013 x MobPrev x 0,75

Pour l'année N (N allant de 2014 à 2016) :

MaxNPLN = Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N x MobN-1 x 1,25

MinNPLN = Nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N x MobN-1 x 0,75

Où

MobPrev est la mobilité prévisionnelle prise en compte pour déterminer le montant ajouté à l'objectif de recettes tel qu'indiqué aux alinéas précédents.

MobN est la mobilité pour l'année N calculée en divisant le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N par le nombre de Pass'Local délivrés pour l'année N.

Le nombre annuel de validations de coupons de circulation locale facturées, noté NVPL est déterminé comme suit :

- Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est inférieur à MinNPLN alors NVPL= MinNPLN ;

- Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est compris entre MinNPLN et MaxNPLN alors NVPL est égal au nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N
- Si le nombre de validations de coupons de circulation locale recueillies pour l'année N est supérieur à MaxNPLN alors NVPL= MaxNPLN .

Le montant global dû par la collectivité à l'Entreprise au titre du Pass'Local pour l'année N est égal à :

$$\text{NVPL} \times \text{prix du ticket t+ en carnet plein-tarif}$$

Les modalités de règlement de ce montant par trimestre sont au libre choix de la collectivité et de l'Entreprise. L'Entreprise présente la facture directement aux communes membres ou institutions émanant d'elles (type CCAS) au plus tard 45 jours après la fin de chaque trimestre.

L'Entreprise déclare à la Collectivité le nombre de validations de coupons de circulation locale par mois et par ligne de bus ainsi que les éléments pris en compte pour établir le nombre de validations facturées.

L'Entreprise déclare au STIF, conformément à l'article 53 du contrat d'exploitation, les montants trimestriels de recettes directes ticket t+ perçues de la Collectivité au titre du Pass'Local.

Article 1.3

L'article 10 -2 de la convention, relatif à l'engagement financier des Parties, est modifié comme suit :

Article 10-2 : Engagement financier du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

(k€ HT constants 2008)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contributions financières	7 501	7 491	7 453	7 453	7 446	7 418

L'article 10 -3 de la convention, relatif à l'engagement financier de la Collectivité, est modifié comme suit :

Article 10-3 : Engagements financiers de la Collectivité

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 26 909 € HT (141 081 € HT 2008 – 35 892,97 € HT 2008 (Pass'Local) – 78 280 € HT 2008 (transfert titres locaux sur Carte Rubis), en plus de la contribution de base d'un montant de 86 000 € HT soit :

(k€ HT constants) *	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (valeur 2008)	266,000	266,000	113,352	113,281	112,633	112,559

En année pleine, cette participation est payable par avance chaque trimestre (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du premier mois du trimestre). Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B5 de la convention.

Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n -1 ».

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 3 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
Pour la Directrice générale et par délégation

Pour la Communauté d'Agglomération du
Pays de Meaux,
Le Président

La Directrice de l'exploitation
Catherine BARDY

Pour l'Entreprise Marne et Morin
Le Président

Délibération n°2013/008
Séance du 13 février 2013

**Modernisation de l'infrastructure billettique en Ile-de-France par
la mise en place des unités transport**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les décisions du conseil d'administration du 15 avril 1999 prenant en considération le schéma de principe de généralisation de la télébillettique et du 8 juillet 1999 engageant la généralisation de la télébillettique en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n °2013/008 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

CONSIDERANT le vœu adopté par le Conseil le 7 décembre 2011 pour la réforme de la tarification en Ile-de-France ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Dossier d'Orientations relatif à la modernisation du système billettique et à la mise en place des unités transport ;

ARTICLE 2 : d'engager une consultation des partenaires de la mobilité sur la base des orientations définies dans le Dossier d'Orientations ;

ARTICLE 3 : de poursuivre les études nécessaires à la modernisation du système billettique ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-008-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Jean-Paul HUCHON

Février
2013

Dossier d'Orientations

Modernisation de l'infrastructure
billettique en Île-de-France par la
mise en place des Unités Transport

Version v1.1



Modernisation du système billettique en Île-de-France par les Unités Transport

Table des matières

1	HISTORIQUE ET MOTIVATION DU PROJET	5
1.1	Motivation du projet	5
1.1.1	Situation de la billettique magnétique en Île-de-France	5
1.1.2	Contexte tarifaire à prendre en compte	6
1.2	Objectifs du projet.....	8
1.2.1	Principe général.....	8
1.2.2	Avantages attendus.....	8
1.2.3	Contraintes et exigences	9
1.2.4	La concertation.....	10
2	DESCRIPTION DE LA BILLETTE EN ÎLE-DE-FRANCE	11
2.1	Tarifcation et technologie associée.....	11
2.2	Système billettique existant.....	11
2.3	Limites associées à la billettique	14
2.4	Scénario de référence.....	15
3	DESCRIPTION DU SYSTEME CIBLE.....	17
3.1	Caractéristiques principales	17
3.2	Définition technique.....	18
3.3	Définition tarifaire.....	20
3.3.1	Migration de la tarifcation existante vers le nouveau système.....	20
3.3.2	Tarifcation sociale	21
3.3.3	Services pouvant être activés.....	22
3.3.4	Paramétrage contribuant à la souplesse du système	23
3.4	Parcours client	24
3.4.1	Utilisation des Unités Transports	24
3.4.2	Utilisation des autres titres de transport	26
4	PROPOSITION DE MISE EN ŒUVRE ET IMPACTS.....	27
4.1	Impact sur les canaux de distribution et de relation client.....	27
4.1.1	Point de service	27
4.1.2	Dépositaires.....	27
4.1.3	Canaux à distance	27
4.2	Impact sur les équipements et systèmes informatiques	28
4.2.1	Distribution et relation client	28
4.2.2	Validation.....	29
4.2.3	Dimensionnement.....	31
4.2.4	Type de support	31
4.2.5	Aménagements nécessaires sur les systèmes informatiques	32
4.3	Accompagnement du changement	34
4.4	Impact sur le modèle organisationnel de construction et d'exploitation.....	35

4.4.1	Construction du nouveau système télébillettique	35
4.4.2	Exploitation du système communautaire UT.	36
4.5	Intégration dans la tarification et la billettique Île-de-France.....	36
4.5.1	Impact sur la segmentation client.....	36
4.5.2	Impact sur les forfaits.....	36
5	COUTS ET DELAIS	37
5.1	Calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre.....	37
5.1.1	Phase d'avant-projet (~18 mois).....	39
5.1.2	Phase de développement et de déploiement (~3 ans)	39
5.1.3	Phase de lancement et montée progressive (~6 mois).....	39
5.1.4	Phase de généralisation des Unités Transport (~9 mois)	39
5.1.5	Phase de désinstallation équipements tickets & utilisation long terme UT (~1 an)..	39
5.2	Economie du projet.....	40
5.2.1	Coûts d'investissement	40
5.2.2	Couts d'exploitation	40
6	INTERET DU PROJET	41

RESUME

Les dernières réformes tarifaires du STIF ont mené au constat de la **difficulté grandissante à répondre aux besoins de création d'offres tarifaires et de services** adaptés à l'augmentation constante de la demande en transports.

Certaines fonctions du système billettique en place deviennent obsolètes. La billettique pour les tickets et carnets, notamment, **repose aujourd'hui sur des technologies vieillissantes** (coupons magnétiques) dont les coûts d'exploitation et de maintenance sont de plus en plus élevés.

Par ailleurs les projets d'infrastructure, le Grand Paris Express notamment, mettent en question la **capacité** du système existant à supporter **une tarification pour les nouvelles lignes** adaptée aux déplacements des voyageurs occasionnels.

Enfin, il apparaît que **l'Île-de-France a pris un très net retard sur de nombreuses autres grandes métropoles mondiales** en terme d'offre billettique pour les trajets occasionnels qui concernent **5 millions de franciliens** et plus de 18 millions de touristes. Les délais nécessaires à la conduite des programmes permettant de combler ce retard **justifient de lancer rapidement des actions de modernisation** de l'infrastructure billettique francilienne.

Sur la base de ces constats, le STIF souhaite lancer un vaste **programme de modernisation de la billettique**, en vue de réaliser des évolutions qui permettront de répondre plus facilement aux besoins actuels et futurs.

Au titre des actions envisagées dans ce programme figure la migration de la billetterie magnétique vers un nouveau système de **réserve de mobilité constituée sur un passe Navigo, les Unités Transport**, et qui sera débitée au fur et à mesure des déplacements de l'utilisateur.

Ce dispositif, identifié dans le PDU comme une action contribuant à l'attractivité des transports collectifs, trouve ses principales orientations définies dans le **vœu sur la tarification adopté par le conseil du STIF le 7 décembre 2011**, approuvant le « Protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Ile-de-France ».

Conçu avant tout pour les usagers occasionnels, le dispositif d'Unités Transport permettra également d'introduire de la souplesse dans les dispositifs de tarification sociale.

La mise en place d'un système plus évolutif **augmentera la flexibilité** et l'éventail d'actions à la disposition du STIF **pour améliorer la qualité de service et le niveau de prestation** offert aux usagers.

Ce programme de modernisation sera réalisé dans la continuité des premières actions prises pour augmenter l'efficacité du dispositif billettique et pour mettre à profit de nouvelles technologies : déploiement d'une nouvelle carte Navigo compatible NFC, expérimentation sur l'achat, le chargement et la validation avec des téléphones NFC.

Ce document est la synthèse d'études menées sur la base d'une coopération du STIF et des transporteurs franciliens avec le soutien du cabinet d'étude Accenture ; il s'est alimenté d'une comparaison avec d'autres métropoles et régions sur le plan international. Il vise à présenter des **orientations et un dispositif de concertation auprès des partenaires de la mobilité** dans l'objectif de la finalisation du cadrage qui permettra le lancement des études d'avant-projet.

1 HISTORIQUE ET MOTIVATION DU PROJET

1.1 Motivation du projet

1.1.1 Situation de la billettique magnétique en Île-de-France

L'actuelle billettique en Île-de-France s'appuie sur deux technologies : la carte Navigo et les tickets magnétiques. Le système permettant de gérer la technologie magnétique, coûteux et contraignant est en voie d'obsolescence. Les évolutions possibles sur des matériels de plus en plus obsolètes sont limitées et brident les possibilités d'adapter la tarification aux usages des 5 millions de franciliens qui l'utilisent.

De plus, les technologies actuelles des équipements télébillettiques (performances faibles, hétérogénéité), ont complexifié la mise en œuvre des dernières réformes tarifaires (dézonage / complément de parcours).

Par ailleurs, le système de transport est en pleine évolution. La création de nouvelles infrastructures de transport (Grand Paris Express et prolongement de lignes de métro) obligent à concevoir une tarification adaptée qui serait complexe à mettre en œuvre avec la technologie magnétique en place.

Enfin, le système actuel souffre d'un problème d'usage et d'image auprès de ses utilisateurs. Parmi les 20 villes à l'échelle mondiale comptant le plus grands nombres de trajets en transport en communs effectués chaque année, **seules Paris et Moscou ne disposent pas à l'heure actuelle d'un système de porte-monnaie électronique dédié au transport**, première étape nécessaire à l'introduction d'autres technologies (Open Payment, NFC, ...). La vétusté du système fait peser un risque d'image pour Paris et l'Île-de-France auprès des 18 millions de touristes annuels utilisant à l'heure actuelle des tickets ou des billets.



Figure 1 – Exemples de systèmes de transport étudiés et offrant un système équivalent aux Unités Transport

Ce document propose un ensemble d'objectifs et de caractéristiques concernant la solution technique envisagée pour effectuer la migration technologique permettant de transférer les titres

magnétiques vers une solution sur support télébillettique. Les produits migrés (tickets et billets souvent vendus en carnets) concernent majoritairement les usagers occasionnels. Dans cette hypothèse, l'offre tarifaire du STIF reposerait sur le triptyque de produits suivant :

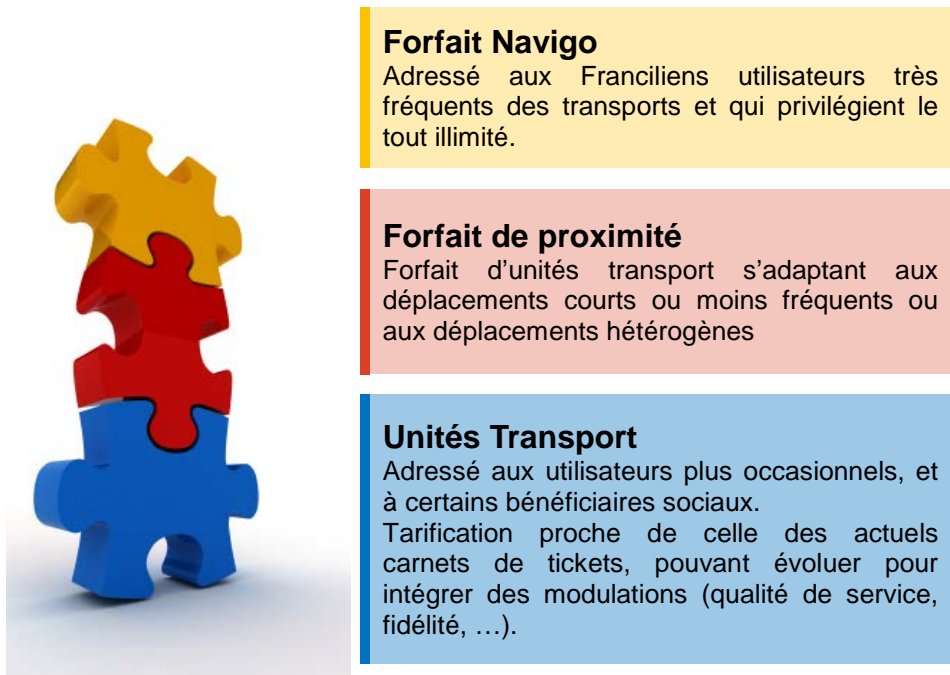


Figure 2 – Positionnement des Unités Transport par rapport au forfait illimité et au forfait de proximité

1.1.2 Contexte tarifaire à prendre en compte

Le vœu adopté par le conseil du STIF le 7 décembre 2011 fixe des objectifs suivants concernant les Unités Transport :

- «
1. *Une réforme tarifaire globale et cohérente qui préserve les équilibres financiers du STIF afin de ne pas compromettre le nécessaire développement de l'offre de transport et de la qualité de service, premières priorités des usagers des transports en Île-de-France.*
 2. *La mise en œuvre d'une [nouvelle] tarification [...]. Celle-ci s'appuie sur [...] la mise en place d'un nouveau système tarifaire, les unités transports, permettant la modulation du coût du transport en fonction de la qualité de service, de la qualité de l'offre, des critères de tarification sociale, etc.*
 3. *La modernisation et la simplification des modes de paiement des titres de transports, par l'ouverture d'un paiement par Internet et le développement de la technologie NFC.*
 4. *Le développement de l'interopérabilité des titres de transport avec les autres modes de déplacement (Vélos en libre-service, parking relais, etc.).*
- »

D'autre part, le plan de déplacement urbain dans son deuxième défi, « rendre les transports collectifs plus attractifs », définit une action spécifique à la mise en place des Unités Transport : [action 2.8](#), **Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo** :

« 1. Généraliser les cartes sans contact

Aujourd'hui, seuls les forfaits donnant droit à un nombre illimité de voyages, sur un périmètre donné et pour une durée supérieure ou égale à une semaine, sont disponibles sur support télébillettique.

L'objectif est d'offrir à tous la fluidité de la carte Navigo et d'exploiter la richesse de la technologie sans contact.

La solution la plus intéressante apportée par cette technologie est celle d'un portemonnaie électronique dédié aux transports. Elle a déjà été adoptée par d'autres grandes métropoles comme Londres, Washington, San Francisco, Tokyo, Séoul ou Hong Kong et a été mise en place au niveau national aux Pays-Bas et au Danemark.

2. Les « Unités Transport »

Le principe est de remplacer les billets au voyage par une réserve d' «Unités Transport » (UT) : le voyageur achète et charge sur sa carte UT une réserve d'UT qui lui permet de circuler sur tous les réseaux franciliens ; cette réserve est débitée progressivement en fonction des voyages réalisés ; le voyageur valide en entrée sur les modes où le tarif est forfaitaire, en entrée et en sortie sur les modes où le tarif dépend du parcours effectué (puisqu'il faut connaître l'origine et la destination).

Le grand public connaît déjà le fonctionnement de ce type de dispositif dans le domaine de la téléphonie fixe (cartes téléphoniques) ou mobile (cartes prépayées ou forfaits horaires). Comme le montrent les offres tarifaires de la téléphonie mobile, le principe du portemonnaie électronique offre de nombreuses possibilités de modulation : dégressivité du paiement en fonction de la consommation, tarification différenciée heures de pointe/heures creuses et selon le mode (en fonction du niveau de service offert), etc. Il permettrait également de diversifier et d'enrichir les modalités de tarification sociale en facilitant la distribution d'aides à la personne sous forme d'unités transport et la déclinaison de plusieurs niveaux de réduction pour différents publics spécifiques.

»

Le PDU contient par ailleurs une action ([action 2.7](#)) concernant la facilitation de l'achat des titres de transport, par trois axes :

1. Diversifier les canaux de distribution et de vente des titres de transport
2. Diversifier les supports des titres de transport pour faciliter la mobilité
3. Étendre l'usage de la carte Navigo aux participants de la mobilité durable.

Ces trois axes ont été intégrés dans la réflexion sur les Unités Transport :

- L'axe 1 par la diversification et la démultiplication des canaux de vente et distribution, notamment pour les usagers qui ne sont pas en zone dense ;
- L'axe 2 par le mode de fonctionnement des UT, autorisant l'introduction de nouvelles technologies telles que l'Open Payment et le NFC ;
- L'axe 3 par la capacité qu'ont les Unités Transport de s'ouvrir aux autres acteurs du transport et de la mobilité.

Enfin, les [actions 2.4 et 2.5](#) du PDU concernant respectivement l'augmentation de l'attractivité du réseau bus, et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux sont illustrés dans ce projet :

- Par la capacité de mettre en place des règles de correspondance intermodales favorisant la continuité de l'utilisation des transports en commun par les usagers occasionnels ;
- Par la capacité à étendre le schéma de consommation des Unités Transport à d'autres acteurs du transport.

1.2 Objectifs du projet

1.2.1 Principe général

Le STIF a étudié un projet de modernisation passant par une rénovation des systèmes et équipements et par la migration du magnétique sur format télébillettique avec la mise en place d'un système « d'unités transport » (UT) pour remplacer les carnets de tickets. L'utilisateur a sur sa carte un « porte-monnaie électronique » dédié au transport débité au fur et à mesure des voyages réalisés. Le solde est rechargeable. Le porte-monnaie permet de circuler sur tous les modes. La tarification appliquée pourra être identique à la tarification appliquée actuellement pour les carnets de tickets et billets. Les mécanismes mis en place permettront cependant de faire évoluer différents paramètres, décrits en partie 3.3.4, pour adapter l'offre aux usages constatés.

Pour répondre aux demandes encore plus occasionnelles, des billets à l'unité seront également disponibles sur support sans contact.

Il sera alors possible de moduler les tarifs selon divers axes et la structure tarifaire restera évolutive, permettant notamment de supporter la tarification qui sera choisie pour le Grand Paris Express.

1.2.2 Avantages attendus

Le projet de modernisation permettra de **remédier au risque croissant d'obsolescence du système**. Les réformes tarifaires actuellement en cours de mise en place (dézonage le weekend, complément de parcours) démontrent les limites atteintes quant à la capacité d'enrichissement de l'offre grâce au système actuellement en place (cf. chapitre 2.3). L'infrastructure billettique n'ayant que très peu évolué dans les années passées, elle se retrouve derrière les systèmes mis en place dans la très grande majorité des métropoles de dimension similaire à l'Île de France. **Le projet de modernisation étant du domaine de l'infrastructure, et donc relativement long, il est important de ne pas retarder sa mise en œuvre**. Il s'inscrit dans un renouvellement nécessaire du parc billettique et de l'offre tarifaire, s'adaptant aux nouveaux usages des transports et à l'utilisation de nouvelles technologies.

Un des avantages majeurs du nouveau système sera une meilleure **réponse aux attentes des 5 millions de franciliens usagers occasionnels**, auxquels les forfaits ne peuvent répondre. Entre autres, le système des Unités Transport aura, pour l'utilisateur, l'avantage d'être :

- plus **pratique** que les tickets actuels, rendant les déplacements plus fluides : pour un voyage, un seul moyen de paiement, quel que soit le transporteur ou le mode de transport, **favorisant l'intermodalité** ; moins de passages par les guichets ou les automates de vente ; apportant par la même occasion des innovations telles que les services à distance, sur Internet ou par téléphone portable ;

- propice à la **mise en place de tarifications sociales** plus adaptées aux habitudes de consommation des bénéficiaires ;
- plus riches en services (cf. partie 3.3.3), proposés suite à une **phase de concertation** avec les usagers et les élus afin de déterminer précisément leurs attentes.

Le nouveau système permettra au STIF de **disposer de plus de souplesse dans l'évolution de sa structure tarifaire** et d'adapter la tarification aux évolutions des réseaux (Grand Paris Express et prolongements des lignes de métro en banlieue, lignes ferrées en rocade). Il ouvre la voie à l'enrichissement de la tarification afin de répondre aux besoins des usagers et aux demandes du STIF. A titre d'exemple, les UT pourraient permettre au STIF :

- La **création de nouvelles mesures sociales** adaptées aux situations des usagers, au travers notamment de l'attribution de crédits d'UT ou de la création de tarifs réduits ;
- La mise en place des mesures temporaires de compensation en fonction d'une **dégradation de la qualité de service**,
- La mise en place des leviers **d'équilibrage de la charge des transports en commun**, notamment au travers de modulations horaires permettant l'incitation au voyage en dehors des périodes de pointe ou le recours à des itinéraires alternatifs moins encombrés ;
- Des mécanismes destinés à **récompenser la fidélité des usagers occasionnels** et créer une induction, par le biais d'offres de réduction ou d'abondement ;
- De **favoriser l'intermodalité**, notamment par la mise en place de réduction lors des correspondances ;
- D'améliorer l'homogénéité tarifaire en prenant en compte l'origine et la destination des parcours.

Par ailleurs, le déploiement d'un nouveau système offre au STIF l'opportunité de :

- **renforcer la marque Navigo** en Île-de-France, en distribuant un passe à 5 millions de franciliens supplémentaires, et à 18 millions de touristes annuellement ;
- augmenter **l'efficacité du système billettique** en le modernisant et en **l'homogénéisant** ;
- **rattraper le retard pris par rapport aux autres grandes métropoles du monde en matière de billettique.**

1.2.3 Contraintes et exigences

L'étude a été menée en considérant les points de vigilances suivants :

1. La facilitation de la migration vers d'autres **technologies innovantes** (Utilisation de téléphones mobiles NFC, cartes bancaires sans contact) ;
2. Création d'un **produit flexible et pratique d'usage**, permettant de s'adapter aux différents besoins des usagers. Amélioration des services rendus aux usagers, notamment par l'ajout d'innovations, la diversification des évolutions des canaux de vente, dans une démarche cohérente avec les autres projets du STIF ;
3. Permettre la mise en place d'une **plateforme évolutive, et flexible**, pouvant évoluer avec les nouvelles infrastructures de transport et les demandes du STIF ;
4. La **pérennisation des recettes** en permettant de déployer une tarification de l'offre nouvelle du Grand Paris Express.
5. Préserver « **l'accessibilité** » **des transports au plus grand nombre**, y compris les voyageurs très occasionnels dont les ressources peuvent être limitées ;

6. Introduire une **offre sociale à destinations d'usagers occasionnels**, et enrichir l'offre sociale de façon plus générale, pour mieux cibler les besoins des publics spécifiques et optimiser la distribution.

1.2.4 La concertation

Le STIF propose d'instruire les études nécessaires à l'élaboration des services et des parcours clients dans le système cible dans un processus global de consultation des usagers franciliens et des acteurs de la mobilité.

Cette concertation permettra de créer des moments privilégiés de débat sur les usages des titres de transports et les services adaptés. Elle aura pour objectif de préciser un certain nombre d'attentes et de confronter les services et produits tarifaires conçus aux habitudes de consommation des usagers. Le STIF aura ainsi l'occasion de tester l'attractivité du dispositif cible sur les différents publics franciliens et d'en déterminer les modalités.

La consultation inclura :

- Les représentants d'associations d'usagers et de professionnels ;
- Les services des administrations concernées (services sociaux, conseils généraux...)

Des ateliers et des focus groups permettront de solliciter les avis de ces acteurs. L'enjeu de cette phase sera de déterminer les options à sélectionner et de tester l'appétence des acteurs sur les sujets suivants :

- **Le parcours client**, notamment par des retours sur l'expérience client face au système billettique existant, l'amélioration du processus d'achat de titres, l'homogénéisation entre les transporteurs, le développement des canaux de vente... ;
- **Les nouveaux services et leurs modalités** : dématérialisation du support pour les trajets occasionnels, rechargement automatique, flotte de passes et post-paiement ;
- Enrichissement de **l'offre d'aide à la mobilité** ;

La modernisation, au **service de la clientèle touristique**, sera éclairée par une consultation des partenaires professionnels concernés

Ces actions de consultation seront menées sur une durée de deux ou trois mois, menant à la finalisation de l'étude et à la définition des spécifications du système.

Un suivi sera assuré par la suite lors de la phase d'avant-projet avec les acteurs impliqués, afin de garantir la prise en compte des points soulevés lors de la concertation.

2 DESCRIPTION DE LA BILLETTIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE

Cette partie présente la billettique actuellement en place, ciblée pour le remplacement par les UT. La partie 2.4 donne des éléments sur le scénario de référence d'investissement sur les années à venir, permettant d'étudier comparativement l'opportunité de la modernisation par les UT.

2.1 Tarification et technologie associée

L'Île-de-France possède aujourd'hui deux principaux types de produits tarifaires : les forfaits et les tickets/billets -

- **Les forfaits** Navigo (annuel, mois et semaine) sont déployés sur support télébillettique, et concernent **2,5 millions de franciliens**.
- Les **tickets t+** et **billets origine-destination**, avec ou sans réduction, à l'unité ou en carnet, sont distribués sur **support magnétique**, et sont utilisés par **5 millions de franciliens** et une grande partie des visiteurs non franciliens.
- Les forfaits à tarif réduit - Améthyste, Imagine R et forfaits solidarité transport sont déployés, ou en cours de déploiement, sur support télébillettique et concernent 1,8 millions de franciliens ;
- Il existe également des produits courts spécifiques tels que Mobilis ou Paris visite, valables sur une période allant de 1 à 5 jours. Ceux-ci sont actuellement disponibles sur un support magnétique.

2.2 Système billettique existant

Le système billettique existant repose sur deux technologies dont la cohabitation rend à plusieurs niveaux le système très complexe :

- Le **système magnétique**, dont la mise en place remonte à plus de 40 ans ;
- La **télébillettique**, introduite en Île-de-France dans les 15 dernières années, pour les différents types de forfaits concernés.

Le système magnétique présente les caractéristiques suivantes :

Distribution

La distribution des tickets magnétiques est effectuée par trois principaux canaux :

- Les automates de distribution ;
- La vente aux guichets, et à bord des bus ;
- La vente par les dépositaires.

La grande majorité des automates de distribution en Île-de-France est capable de distribuer des tickets magnétiques et plus de la moitié des ventes sont effectuées par ce canal.



Les contraintes de pièces mécaniques, de stockage et de découpage des bobineaux de tickets, d'encodage magnétique, d'impression, la spécificité du format magnétique utilisé en Île-de-France, ainsi que la cohabitation avec le système télébillettique rendent ces équipements encombrants, complexes et par conséquent très onéreux, tant en investissement qu'en exploitation.

Une partie des points de services (**guichets de vente**) sont à même de distribuer des tickets. Les comptoirs d'informations et comptoirs clubs remplissent uniquement une mission d'information et de redirection vers les appareils de vente, bien que certains soient capables d'échanger des tickets démagnétisés.

Les tickets sont par ailleurs distribués par le biais d'un certain nombre de **dépositaires**, dont le réseau est principalement constitué des commerces de proximité. D'autres canaux à la marge existent (vente de tickets en TGV, ou dans des distributeurs utilitaires). **La vente par dépositaire concerne presque exclusivement des tickets ++**, et des tickets de desserte aéroports.

La vente et le service par correspondance ne sont pas possibles pour les tickets et billets magnétiques.

Validation

La validation est effectuée par un parc très hétérogène d'équipements, dû à une séparation entre SNCF, RATP et transporteurs Optile, ainsi qu'aux générations successives de renouvellements.



Figure 3 – De gauche à droite – Valideurs ferrés traditionnels, PEM et NPV RATP

Les valideurs magnétiques avec obstacles sont des valideurs complexes, contenant un grand nombre de pièces mécaniques, devant être capables de lire et d'écrire le ticket quel que soit son

sens d'introduction, dans un temps très limité (250/300ms), dans les conditions de l'Île-de-France (résistance au climat – froid, chaud et intempéries, au vandalisme, aux poussières et à la pollution).

Un grand nombre de ces valideurs intègre aussi une cible Navigo télébillettique, ce qui augmente encore le niveau de complexité, puisque les deux mécanismes doivent interagir pour commander l'obstacle. Pour les valideurs les plus récents, cette cible est prévue dès la conception de l'équipement. Pour les plus anciens, qui sont aussi les plus nombreux, la cible a été ajoutée sous forme d'une « greffe » par la suite.

Ces diverses contraintes induisent un coût élevé, et surtout une maintenance exigeante et coûteuse, pour une fiabilité et une évolutivité bien moindre que les valideurs uniquement télébillettique (coûts de maintenance des valideurs magnétiques de 6 à 10 fois plus élevés que ceux des valideurs télébillettiques).

Les valideurs de bus, et certains valideurs sans obstacles, répondent aux mêmes exigences que les valideurs avec obstacles, en dehors de la gestion de l'obstacle.

Enfin, un certain nombre de **simples composteurs**, tels que ceux présents en gare Saint Lazare, ne vérifient pas la validité du ticket qui leur est présenté.

Services

Deux services sont accessibles aux porteurs de tickets :

- L'information sur l'itinéraire et le prix avant voyage, accessible depuis les guichets et comptoirs, ainsi que par ViaNavigo ;
- Le remplacement du ticket en cas de démagnétisation, uniquement en guichet. Ce service concerne à l'heure actuelle 80% des services opérés par les agents des guichets RATP.

Modulation

La seule modulation offerte par les tickets est l'application d'un demi-tarif pour les usagers éligibles.

Support technologique

Le ticket magnétique utilisé en Île-de-France possède un format spécifique « Edmondson ». Sa piste magnétique contient une information limitée permettant au valideur de déterminer la validité du ticket pour le trajet emprunté. La nature magnétique d'un stockage de l'information induit un défaut principal : le ticket est très aisément dé-magnétisable. Chaque jour ce sont des dizaines de milliers de tickets inutilisables qui nécessitent ainsi un échange au guichet.

Le support n'est utilisable qu'une fois, et le titre y étant codé est simple :

- L'achat d'un carnet de tickets produit 10 tickets ;
- Pour faire un trajet incluant un bus, un train, et un autre bus, 3 tickets sont nécessaires.

Ce support n'est pas recyclable, près de 700 millions de tickets et billets magnétiques sont écoulés chaque année.

Système central

Chaque transporteur exploite son propre système. L'interopérabilité entre les transporteurs est gérée au niveau du titre de transport. Les équipements, systèmes sous-jacents, canaux de distributions et fournitures de tickets sont créés et gérés individuellement.

Ces systèmes évoluent indépendamment et ont souffert de la mise en place des séries de réformes tarifaires dans les dernières décennies sous la forme d'évolutions, ayant rajouté de la complexité sur leur base.

2.3 Limites associées à la billettique

Le **système billettique** d'Île-de-France accuse les limites suivantes :

- Le **système magnétique est vieillissant**, ce qui se traduit par une augmentation rapide des coûts de maintenance. Ceci est un problème d'autant plus important que la **fiabilité du magnétique est moindre** que celle des technologies sans contact (dû aux pièces mécaniques et à la démagnétisation) ;
- L'**hétérogénéité des solutions techniques et les performances limitées** de certains équipements diminuent la capacité à faire évoluer les fonctions et la tarification du système billettique ;
- Les **titres magnétiques ont une capacité très limitée à évoluer**. Les tickets eux-mêmes peuvent porter une quantité faible de données. Les valideurs ne peuvent pas effectuer d'opérations complexes ;
- Les tickets présentent un aspect **moins pratique pour l'utilisateur** que les cartes sans contact. Ils se démagnétisent, sont plus facilement égarés, et ne sont pas rechargeables à distance ;
- Les validations magnétiques **réduisent la capacité du STIF et des transporteurs à obtenir une bonne connaissance des comportements clients**. Ceci induit une limitation quant à la précision des estimations des impacts liées aux modifications de tarif ou d'offre. Ceci empêche :
 - o le STIF de pouvoir suivre de près les évolutions des comportements pour adapter la tarification en conséquence ;
 - o les transporteurs de pouvoir adapter au plus près l'offre de transport.

La **tarification supportée par tickets magnétiques** en Île-de-France induit un certain nombre de restrictions :

- La technologie contraint la tarification sous-jacente, **limitant les produits tarifaires à ceux créés il y a plus de 40 ans**, interdisant d'adapter l'offre tarifaire aux nouveaux usages et bridant le développement de l'offre d'intermodalité ;
- L'offre actuelle n'a **pas de produit adapté aux usagers « occasionnels fréquents »**, offrant à la fois un côté pratique, une tarification adaptée à la consommation, et un engagement moindre que le forfait. La réalité de la vie des franciliens contraint les usagers des transports en commun à acheter de multiples tickets et des billets pour diverses origines-destinations et pour certains, à en détenir en permanence pour satisfaire leurs divers besoins de mobilité. **La technologie magnétique complique dans ce sens la mobilité de 5 millions de franciliens**. Elle est peu performante par rapport aux usages des technologies actuelles (sans contact) et incompatible avec l'utilisation des technologies à venir pour les usagers occasionnels (NFC et cartes bancaires sans contact) ;

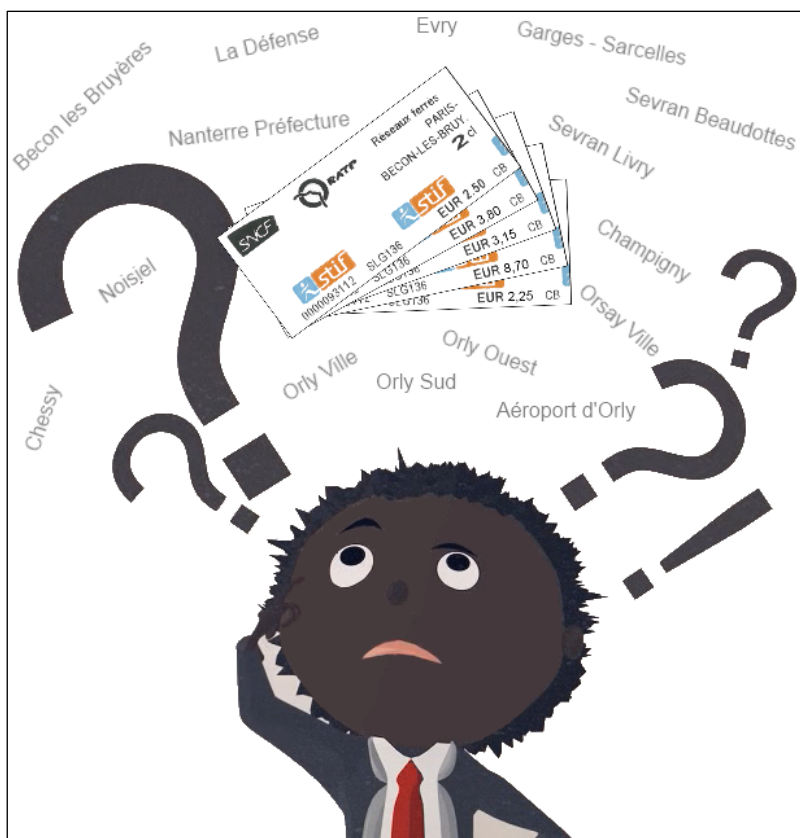


Figure 4 : Actuellement, un usager voyageant par train ou RER doit systématiquement choisir sa gare de départ et sa gare d'arrivée avant de voyager. Il ne peut pas acheter de carnets s'il a des déplacements fréquents mais non identiques. Il doit utiliser plusieurs types de titres s'il veut utiliser différents modes de transport.

- La tarification actuelle n'est **pas adaptée aux prévisions d'évolution du réseau de transport en Île-de-France**. Elle n'est par exemple pas adaptée aux projets de métros de rocade ;
- Les tickets imposent aux usagers de se procurer un **titre correspondant à chacun de leurs trajets** et empêchent de **tarifer dynamiquement les trajets intermodaux**, ce qui alourdit le parcours client.
- L'impossibilité de faire supporter la tarification sociale par le système dédié aux usagers occasionnels a contraint à la distribution de l'offre sociale principalement sur forfaits illimités. La **gamme d'offre sociale offerte au STIF et aux collectivités est limitée**. Elle génère d'importants effets de seuil et entraîne une certaine complexité de gestion budgétaire.

2.4 Scénario de référence

Un scénario de référence est identifié afin de pouvoir évaluer l'intérêt du projet de modernisation de la billettique par les unités transport, relativement à une situation alternative. Le scénario de référence contient l'ensemble des investissements qui seraient nécessaires pour assurer la continuité du système existant :

- Maintien de la technologie magnétique comme support des tickets (en carnet et à l'unité) ;

- Evolutions nécessaires du système télébillettique existant afin de permettre la mise en place des évolutions tarifaires à venir ;
- Evolutions limitées des produits sur support magnétique pour étendre la tarification actuelle au Grand Paris Express.

Sans modernisation de la billettique, les limites évoquées ci-dessus vont imposer un **certain nombre d'investissements** dans les années à venir, **afin de maintenir le service à un niveau équivalent à celui existant**, dans la continuité des actions en cours (renouvellement des cartes vers une norme compatible NFC, migration des valideurs vers les normes existantes, etc.).

Un certain nombre de travaux additionnels à la maintenance sont nécessaires pour la décennie à venir :

- renouvellement d'une grande partie des valideurs;
- remplacement d'une partie des distributeurs, des terminaux de points de vente et des appareils de contrôle dont l'ancienneté rend leur évolution très complexe ;
- renouvellement des systèmes d'information billettique des transporteurs.

Par ailleurs, le vieillissement de ce système lancé il y a 40 ans va s'accompagner d'une augmentation progressive et importante des coûts de maintenance dont l'ampleur est difficile à anticiper.

Sur la base de la première phase du passage en télébillettique (pour les forfaits) et des investissements réalisés pendant les dernières années, les coûts d'investissements nécessaires dans les 15 prochaines années pour le renouvellement de l'infrastructure billettique sont estimés à 240 millions d'euros HT. Ceux-ci recouvrent entre autres :

- Le remplacement ou l'évolution de 7000 valideurs ferrés (entre 5k€ et 25k€ par valideur suivant la nature des travaux),
- Une évolution importante de 2000 automates de distribution (environ 30k€ par automate de distribution),
- l'évolution des systèmes d'information des transporteurs (de 40M€ à 60M€).

Le scénario de référence inclut la poursuite des **coûts d'exploitation** associés au magnétique et notamment :

- La maintenance des équipements associés au magnétique (bien moins fiables que les équipements télébillettiques de par la vétusté des équipements et la complexité mécanique), estimée à 10 M€ en 2012 et dont l'enveloppe devrait croître dans les années à venir ;
- Les actes de remplacement liés aux tickets démagnétisés, 5 millions d'actes en 2011.

3 DESCRIPTION DU SYSTEME CIBLE

3.1 Caractéristiques principales

La modernisation du système intègre la disparition des coupons magnétiques et le remplacement ou la rénovation des équipements et des systèmes qui y sont liés. Le système cible remplacerait donc les différents tickets et billets par :

- Les Unités Transport, pour remplacer les carnets ;
- Le passage des autres titres magnétiques (billets à l'unité) sur supports télébillettiques, sans modification fonctionnelle majeure.

Les évolutions du système billettique et la mise en place des Unités Transport n'induisent pas nécessairement la transformation de la tarification de ces produits. De même, les forfaits existants ne seraient pas modifiés. Ils bénéficieraient toutefois d'une infrastructure mise à jour, plus performante et évolutive.

Les Unités Transport (UT) sont un produit destiné à remplacer les carnets de tickets ++ et les carnets de billets Origine-Destination. Les UT seront chargeables sur une carte UT (semblable, voire identique à la carte Navigo) et permettront de voyager n'importe où en Île-de-France sans avoir à se préoccuper du ticket nécessaire pour atteindre sa destination. Le prix du voyage sera automatiquement débité du solde d'UT en fonction du trajet effectué et la tarification appliquée pourra être la même que la tarification actuelle.

Les UT seront **accessibles à tous les usagers** circulant dans la région. Les supports télébillettiques seront disponibles dans des points de services (stations, agences), sur des automates de vente, auprès de dépositaires ou achetables à distance sur internet. Le **dépôt d'une caution remboursable** sera nécessaire à l'acquisition du support. Cependant, pendant la phase de lancement, la caution pourra être exceptionnellement offerte aux franciliens pour l'acquisition d'une première carte UT.

Les UT permettront une amélioration des parcours clients pour 5 millions de franciliens utilisateurs de tickets et billets lors de leurs déplacements en transports en commun. Les usagers n'auront plus à se soucier d'avoir à acheter le billet correspondant exactement au trajet qu'ils effectuent. Les UT leur éviteront les files d'attente aux guichets et un certain nombre de services modernes pourront être mis à leur disposition pour simplifier leurs déplacements. En outre, les cartes UT seront principalement anonymes et pourront ainsi être utilisées par plusieurs personnes pour des déplacements différents.

En facilitant les parcours clients, les UT s'adresseront aussi aux usagers fréquents qui ne souhaitent pas utiliser de forfaits illimités, aux usagers occasionnels qui utilisent actuellement les carnets de tickets ou de billets et aux usagers ayant des déplacements hétérogènes en OD (Origine-Destination).

Les usagers enregistrés pourraient bénéficier de nouveaux services sur internet, telles que le suivi de leur consommation, l'historique de débits non localisés, la possibilité de rechargement à distance, l'activation de tarifs réduits, etc... D'autres services pourront également être proposés, comme le rechargement automatique et l'abonnement à la consommation (potentiellement éligible au remboursement employeur).

De nouveaux tarifs sociaux pourront également être conçus dans cette perspective. En effet le système UT permettra une plus grande flexibilité des réductions proposées que le système actuel. Il sera possible de moduler les taux de réduction applicables ainsi que les plafonds d'aide apportée à chaque catégorie de bénéficiaire.

3.2 Définition technique

La modernisation de la billettique magnétique en Île-de-France consiste en la mise en place d'une solution technique incluant les composantes suivantes :

Investissements dans le cadre du scénario de référence (maintien des coupons magnétiques)	Investissements dans le cadre de la mise en place des Unités Transport
<ul style="list-style-type: none"> • Modernisation des valideurs existants et remplacement dans certains cas • Modernisation des infrastructures télébillettiques • Modernisation ou remplacement des distributeurs existants et des outils de vente en agences et guichets. • Modernisation des systèmes billettiques des transporteurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisation des valideurs existants et remplacement dans certains cas • Modernisation des infrastructures télébillettiques • Suppression de la chaîne magnétique • Modernisation ou remplacement des distributeurs existants et des outils de vente en agences et guichets • Installation de nouveaux valideurs en sorties des gares en étant dépourvues (notamment pour permettre la tarification origine-destination). • Modernisation des systèmes billettiques des transporteurs limitée aux fonctions qui ne peuvent pas être remplies par le nouveau système communautaire • Création d'un système communautaire transverse pour la billettique UT

La mise en place de ce projet permettrait de transformer des investissements de renouvellement, n'apportant pas de nouvelles fonctionnalités, en des investissements de modernisation, créant de nombreux services pour les usagers et de la souplesse pour le STIF.

Le dispositif inclut par ailleurs la modernisation des **canaux de vente et de relation client** pour apporter une offre de services plus riche.

La modernisation du système, à travers une amélioration notable en termes de performance et de fiabilité, permettra de **transférer des coûts de maintenance vers l'accompagnement et le service aux usagers**.

Le dimensionnement de ce dispositif est établi en fonction du nombre de clients et des points d'accès au réseau. Il couvrira 749 stations et gares, 26100 équipements de validation, 3000 automates de vente et 850 points de service.

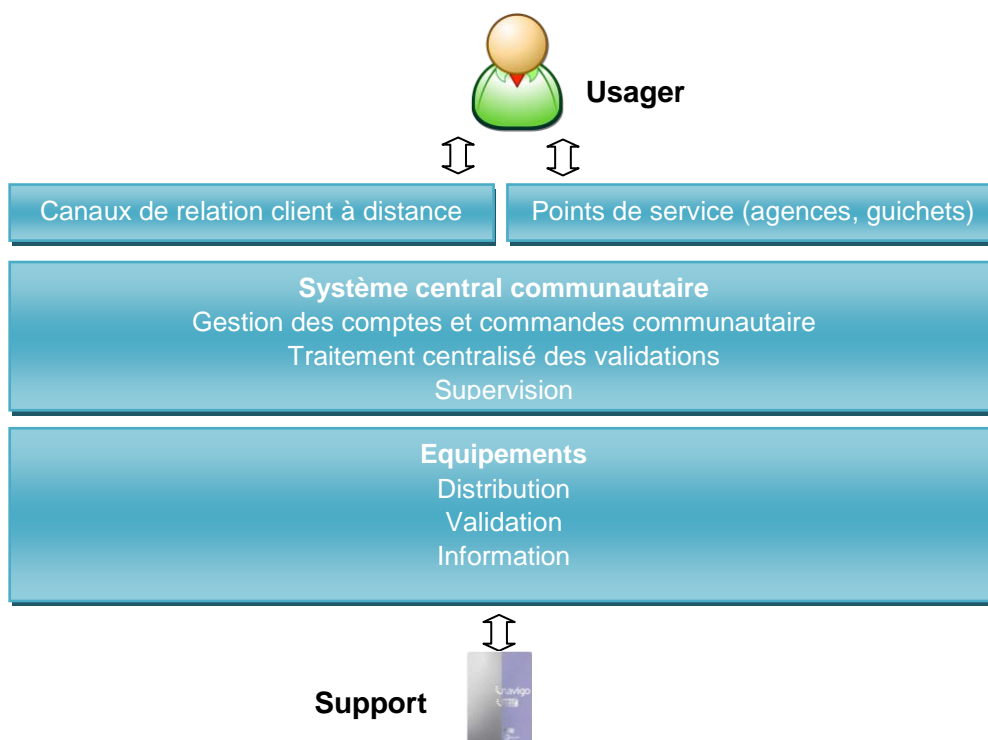


Figure 5 - Schéma d'urbanisation cible pour le système implémentant les unités transport

Le système informatique cible est composé de plusieurs applications. Chacune d'elles regroupe un ensemble de fonctions qui répondent à des besoins relatifs aux Unités Transport :

- **Les équipements**, désignant l'ensemble des équipements de distribution et de validation au sein des stations et des gares
- **Les points de service**, désignant l'ensemble des systèmes mis à disposition au niveau des guichets, guichets multi services, agences et dépositaires
- **Les canaux de relation client à distance**, désignant l'ensemble des éléments qui permettront d'apporter de manière interactive des services sur des terminaux variés (ordinateurs personnels, téléphone mobile, guichets automatiques bancaires, bornes interactives ...)
- **La gestion des comptes**, (ensemble des données relatives aux usagers), **des commandes, et des opérations financières** (écritures comptables, opérations bancaires pour la gestion des prélèvements ou paiements notamment)
- **Le traitement centralisé des validations**, permettant d'assurer une gestion de l'ensemble des validations récoltées au niveau du parc et d'y appliquer les traitements nécessaires
- **La supervision**, permettant de contrôler, surveiller et reporter l'état de fonctionnement des équipements

Un certain nombre de ces fonctions (configuration des règles tarifaires, relation client à distance, gestion des comptes clients etc...) devront être centralisées pour répondre notamment aux besoins de cohérence du parcours client et d'évolutivité du système. Ceci impliquera la réintégration au sein d'un système commun transverse d'une partie des fonctions actuellement développées et opérées individuellement par chaque transporteur.

Concernant les fonctions qui seront sous la responsabilité des transporteurs, le STIF sera attentif à ce que ceux-ci mettent en commun leurs moyens, notamment d'ingénierie, afin que les systèmes soient conçus, acquis et maintenus de façon homogène et cohérente.

Ces principes d'urbanisation permettront en particulier de :

- **Rationaliser économiquement l'approche** en mutualisant le développement des composants communs ;
- **Simplifier le système** en réduisant les spécificités des transporteurs, permettant de faciliter l'ajout ou la modification de fonctionnalités / tarifs ;
- **Se rapprocher de solutions industrielles existantes.**

La répartition de ces fonctions sera à préciser lors de la phase d'avant-projet.

3.3 Définition tarifaire

3.3.1 Migration de la tarification existante vers le nouveau système

L'intégralité de la tarification en vigueur pourra être migrée sur le nouveau système.

Il sera par ailleurs flexible et permettra au STIF d'avoir un plus grand spectre d'actions quant aux ajustements tarifaires, en lui donnant la possibilité de faire évoluer la tarification selon les extensions du réseau et les besoins des usagers. Le STIF aura notamment la possibilité de moduler la tarification selon la période horaire, la catégorie sociale, la qualité de service, l'origine et la destination du voyage pour les métros, RER et trains de banlieues.

Les forfaits existants (Navigo, Imagine R, Améthyste...) continueront d'exister sous leur forme actuelle.

Les billets vendus à l'unité (t+, billet origine destination, ticket d'accès à bord) **continueront à exister dans le nouveau système** mais, pour répondre à l'obsolescence des équipements magnétiques, seront distribués sur un support sans contact.

Les carnets de tickets / billets (t+, billet origine destination, demi-tarif) seront amenés à **disparaître au profit des UT**. Cependant, la tarification appliquée avec les UT pourra rester identique à celle actuellement en vigueur.

Comme les billets à l'unité, les titres Mobilis, ticket jeune, Paris visite **continueront à exister** sous une forme proche dans le nouveau système et proposeront des services identiques à ce qui est pratiqué actuellement. Seul le support utilisé évoluera vers un support sans contact.

Il existera deux types de cartes pour charger des UT :

- Une **carte UT** à partir de laquelle seules des UT plein tarifs pourront être utilisées.
- Une **carte UT à tarif réduit** à partir de laquelle seules des UT à tarif réduit pourront être utilisées.

L'acquisition de ces cartes à tarifs réduits ne nécessitant pas de justificatif de réduction, le design différencié de ces cartes, permettra de les identifier aisément et de demander la présentation du justificatif lors des contrôles.

Les **cartes UT seront proposées sans personnalisation**. Ces cartes seront ainsi cessibles à d'autres usagers. Cependant une même carte ne pourra pas être utilisée en même temps par des personnes différentes. Cette limite, liée à une volonté de pérenniser l'habitude « un client = un produit tarifaire = une validation », permettra de garder un parcours client compréhensible et d'éviter des situations potentiellement sources de réclamations (par exemple, si on autorise deux personnes à valider au même moment avec une même carte, on prend le risque qu'une personne validant deux fois par erreur puisse se voir débiter deux fois la somme correspondant à son voyage). Néanmoins, comme indiqué au chapitre 3.3.3, plusieurs cartes pourront être liées à un même compte pour un usage simplifié à destination notamment des familles.

Les **cartes UT pourront également être personnalisées** (photo + nom/prénom) afin d'accéder à certains services nécessitant de connaître l'identité de la personne en cas de contrôle (tarification sociale par exemple).

Il est également envisagé la possibilité de pouvoir utiliser son solde d'UT chez d'autres partenaires de mobilité en Île-de-France comme par exemple les parcs relais, les Veligos ou les navettes aéroports.

Système Existant	Système UT
Les tickets et billets banlieue	
Carnet Tickets t+ (plein tarif / tarif réduit)	UT
Carnet Tickets OD (plein tarif / tarif réduit)	UT
Tickets t+ à l'unité	Tickets t+ à l'unité sur support télébillettique
Ticket OD	Ticket OD sur support télébillettique
Ticket d'accès à bord	Ticket d'accès à bord
Les autres titres	
Mobilis	Mobilis sur support télébillettique
Paris Visite	Paris Visite sur support télébillettique
Ticket Jeune	Ticket Jeune sur support télébillettique
Les forfaits mensuels et cartes annuelles	
Forfait Navigo (semaine, mois, année)	Forfait Navigo (semaine, mois, année)
Forfait solidarité mois	Forfait solidarité mois

3.3.2 Tarification sociale

Les **tarifs sociaux** définis par le STIF et parfois subventionnés par des collectivités territoriales pourraient être enrichis par les Unités Transports. Ainsi, en complément des dispositifs existants (forfaits Améthyste, tarification solidarité transport...), existerait par exemple la possibilité de procéder à l'**attribution d'un crédit d'UT**.

Le STIF pourrait également mettre en place des droits de réduction plus progressifs qui permettraient de lutter contre les effets de seuils générés par les dispositifs actuels (où un usager passe d'une réduction de 50% sur les tickets et billets à un tarif plein dès que ses ressources augmentent au-dessus d'un seuil).

3.3.3 Services pouvant être activés

Les Unités Transport permettraient de proposer de nouveaux services aux usagers facilitant l'usage des transports en commun.

- Le **rechargement automatique** permettrait aux usagers y souscrivant de bénéficier d'un rechargement automatique de leur solde d'UT lorsque celui-ci passera sous un seuil prédéterminé. Le montant étant alors automatiquement prélevé à l'aide d'un moyen de paiement fourni au préalable.
- Des **flottes de cartes UT** pourraient être mises en circulation en parallèle des cartes UT « classiques ».
Les cartes d'une flotte partagent un **solde commun d'UT** sur lequel chacun des trajets est débité. Au sein de la flotte pourront coexister des cartes plein-tarifs ainsi que des cartes demi-tarifs spécifiques (pour lesquels des justificatifs seront demandés en cas de contrôle).
- Une **formule de post-paiement** pourrait également être proposée sous certaines conditions. Les usagers éligibles pourraient bénéficier d'une flotte de cartes pour laquelle le paiement de l'ensemble des trajets effectués par chacune des cartes serait facturé à posteriori.
- De la même manière qu'actuellement pour les forfaits Navigo, les porteurs de cartes UT (classiques, tarif réduit et flottes) **enregistrés nominativement** bénéficieraient d'un service de **reconstitution de solde en cas de perte ou de vol**. Une fois la perte ou le vol déclaré, le solde de l'utilisateur est gelé afin d'éviter toute utilisation frauduleuse de la carte (les usagers restent cependant responsables de l'utilisation faite de leur carte jusqu'à son blocage). Une fois le solde remonté en système central, l'utilisateur pourra récupérer sa nouvelle carte chargée du dernier solde connu.

Par ailleurs il sera possible d'enrichir l'offre tarifaire d'options telles que :

- **L'abonnement à la consommation (« forfait de proximité »)** permettrait l'achat d'un montant d'UT (la valeur étant paramétrable) à tarif préférentiel avec une **validité d'un mois**. En cas de reliquat il serait reportable sur le mois suivant, sous réserve d'achat d'un nouveau forfait. Ce service permettrait aux usagers, dont les habitudes de consommation ne justifient pas l'achat d'un forfait illimité, de bénéficier à un moindre coût d'un « forfait » adapté à leurs besoins réels.
- **La modulation horaire**, qui aurait pour but d'inciter les usagers à voyager tant que possible hors des périodes de pointe, par l'application d'une tarification préférentielle lors de périodes de faible affluence.

- Elle permettrait également, en cas de forte perturbation de la qualité de service (incident sur le réseau), de faire un geste commercial pour les usagers, sous forme de crédit d'UT.

Conformément aux préconisations de la CNIL, et à l'image des cartes Navigo découverte, il serait possible dans le système UT de posséder une carte UT personnalisée (portant le nom de l'utilisateur et sa photo) mais non enregistrée (n'étant pas associée à un compte client). Ceci permettrait de bénéficier de l'abonnement à la consommation.

De la même manière il sera possible de posséder une carte UT enregistrée mais non personnalisée afin de bénéficier de services en ligne et de pouvoir prêter sa carte (à d'autres membres de sa famille par exemple).

3.3.4 Paramétrage contribuant à la souplesse du système

La modernisation des infrastructures billettiques rendra le système plus facilement paramétrable et permettra de répondre plus efficacement aux orientations et à la politique tarifaire souhaitées par le conseil du STIF.

De plus, les UT apporteront une plus grande flexibilité sur l'offre tarifaire occasionnelle en Île-de-France.

Cette flexibilité interviendra à plusieurs niveaux :

1. Paramètres de tarification

- Le prix pour un voyage pourrait répliquer la tarification existante (tarification plate dans le métro, le bus et le tram, matrice origine-destination pour les parcours ferrés). Il pourrait néanmoins permettre la mise en œuvre d'une tarification à la distance plus homogène sur le réseau ferré, soit en fonction du kilométrage parcouru ou de la distance à vol d'oiseau entre l'origine et la destination. Pour ce qui concerne les règles de correspondance, il serait possible de réduire progressivement le coût de la correspondance entre les réseaux « ferrés » et les réseaux « routiers ».
- Concernant la caution pour les cartes UT, nécessaire afin de couvrir le risque de fraude par non validation de sortie, celle-ci peut être envisagée à un tarif médian équivalent au prix nécessaire au renouvellement d'une carte Navigo en cas de perte ou vol (8€ aujourd'hui).
- Le montant minimal chargeable lors d'une opération d'achat d'UT pourra être paramétré afin d'éviter les micro-paiements occasionnant la multiplication des opérations et une gestion plus complexe de la trésorerie.

2. Services supplémentaires

- L'utilisation de la carte UT pourra être étendue à d'autres services (Veligo, Velib' et parcs relais...). Les acteurs de la mobilité concernés seront consultés à ce sujet.
- Un geste commercial sous forme de crédit d'UT ou de réduction du montant du voyage pourrait être appliqué envers les usagers en fonction de la qualité de service, notamment pour les dédommager en cas de fortes perturbations sur le réseau.

3. Tarifs réduits

- En complément des dispositifs existants il pourrait-être envisagé de procéder à l'**attribution d'un crédit d'UT** et de mettre en place des droits de réduction plus progressifs, en fonction des revenus des bénéficiaires.
- Une tarification spéciale, modulable selon l'heure de la journée afin de favoriser les déplacements en heures creuses, inciteraient financièrement les usagers à emprunter les transports en commun en dehors des heures de pointe.

3.4 Parcours client

3.4.1 Utilisation des Unités Transports

La modernisation du système télébillettique et la mise en place des UT ont vocation à œuvrer fortement dans le sens d'une uniformisation du parcours client. Ce dernier est décrit ci-après selon quatre axes majeurs : l'acquisition, le chargement, le voyage, l'après-vente :

Sujet	Description
Acquisition du support	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les supports seront distribués en station, via dépositaires, commandés sur internet ▪ Le support sera associé à une valeur (prix) ▪ Les supports (à l'exception de certains bénéficiaires de services spécifiques) pourront ne pas être personnalisés
Chargement / Rechargement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chargement initial: le support sera, lorsque la sécurité du canal de distribution l'autorisera, pré-chargé avec un montant minimal ▪ Les usagers pourront ensuite recharger via différents canaux dont automates en station/gare, internet, dépositaires, ▪ Le rechargement automatique si le solde passe en dessous d'un seuil configurable sera proposé comme un service
Voyage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sur les modes de transport ferrés, la validation en entrée et en sortie est obligatoire ▪ En entrée, le valideur vérifie la présence d'un montant minimum sur la carte ▪ En sortie, le valideur débite le prix du trajet. Le solde négatif est autorisé en sortie, mais pas sur l'entrée suivante. ▪ Au-delà d'une certaine tolérance, en cas de non validation en sortie, la carte est bloquée / un montant forfaitaire est appliqué (prix du « voyage inconnu »)

Après-vente

- **Caution remboursable**
- **Reconstitution du solde** possible pour les clients enregistrés (même anonymement) en cas de carte perdue ou volée, et pour tous en cas de dysfonctionnement
- Consultation de l'**historique de consommation** et du **solde** sur différents canaux (automates dédiés, web, mobile etc.)
- **Régularisation** en cas d'absence de validation en sortie: automates, guichet, web, centre d'appel
- **Réclamation** en cas d'erreurs (panne d'équipements, ...)

3.4.1.1 L'ACQUISITION DU SUPPORT

La modernisation des infrastructures de validation, est un des enjeux capitaux associés à la mise en place des UT. Elle doit non seulement permettre d'améliorer l'expérience des usagers (ergonomie, rapidité, fluidité lors des validations), mais aussi de réduire progressivement l'utilisation des billets magnétiques, afin de contenir les coûts associés en termes d'infrastructure et de maintenance.

Par conséquent, le déploiement des UT s'accompagne de la généralisation de la distribution et de l'utilisation des cartes sans contact semblables aux actuelles cartes Navigo.

Les usagers ont la possibilité de se procurer une carte par plusieurs canaux de vente : stations, automates de vente, dépositaires ou directement sur internet. L'acquisition de la carte sans contact sera assortie d'un coût faible, restant à définir, qui permettra de couvrir le coût de la carte.

3.4.1.2 CHARGEMENT INITIAL DE LA CARTE

Une fois muni de sa carte UT, l'utilisateur pourra la charger d'un montant configurable lui permettant de voyager. Lors du premier chargement, et uniquement lors de celui-ci, l'utilisateur devra s'acquitter d'une caution d'un montant à définir. Elle servira à se prémunir des risques de fraude liés à la sortie du réseau avec un solde négatif. Lors de la phase de lancement des UT, cette caution pourrait être offerte nominativement à certains usagers. Par la suite, tous les usagers devront la payer lors de leur premier chargement.

3.4.1.3 LE VOYAGE SUR LE RESEAU

Utilisation des UT sur le réseau ferré (Metro, Trains et RER)

Afin que les valideurs puissent connaître le trajet effectué, il sera nécessaire de valider sa carte UT **aussi bien entrée qu'en sortie du réseau**. En cas de correspondance par voie publique, les usagers devront valider en sortie puis à nouveau en entrée sur le mode de transport suivant, le système se chargera de calculer la réduction sur les droits d'entrée. Dans tous les cas, le tarif sera débité en sortie de réseau, et réajusté en cas de correspondance.

Afin d'entrer sur le réseau ferré, l'utilisateur devra posséder un solde minimal, configurable. Cette mesure, nécessaire en termes de gestion du risque, permet de se prémunir contre de trop gros soldes négatifs en sortie de réseau, tout en autorisant l'accès aux usagers effectuant de courts trajets.

Utilisation des UT sur le réseau de surface (Bus, TZen, Trams...)

Sur les bus et autres modes de transports assimilés, le tarif du voyage sera débité directement lors de la validation d'entrée sur le réseau. Si l'utilisateur ne dispose pas du montant nécessaire au voyage sur sa carte, la validation sera refusée par un voyant et un signal sonore. Pour voyager, l'utilisateur devra recharger sa carte ou acheter un Billet Unitaire.

3.4.1.4 LES INFORMATIONS SUR LE VOYAGE

Lors de chaque validation en sortie (ou en entrée sur les modes de transport à tarif plat), **le solde de la carte UT sera affiché** ainsi que **le montant ayant été débité** pour le trajet effectué. Un signal sonore et lumineux spécifique sera utilisé lors de chaque validation lorsque le solde de la carte deviendra faible, afin d'inciter l'utilisateur à la recharger.

Les usagers auront également accès à des bornes de lecture de cartes sur lesquelles ils pourront consulter leur solde et les derniers trajets effectués.

3.4.1.5 LE RECHARGEMENT DE LA CARTE

Le rechargement de cartes UT sera possible par plusieurs canaux. Directement dans les gares et stations du réseau aux points de services et automates de vente, auprès de certains dépositaires, dont les distributeurs de billets (DAB/GAB), mais également à distance, sur internet, pour les usagers s'étant enregistrés nominativement.

Les usagers ayant activé le rechargement automatique auront leur rechargement d'UT effectué directement sur les valideurs le moment venu.

3.4.2 Utilisation des autres titres de transport

Les services et le périmètre des autres titres de transport restant identiques dans le cadre de la mise en œuvre des UT, leur mode d'utilisation ne changera pas. Seul l'acte de validation des titres courts (billet unitaire, Mobilis, Ticket Jeune, Paris Visite) diffèrera de par le changement des supports magnétiques pour des supports télébillettiques.

4 PROPOSITION DE MISE EN ŒUVRE ET IMPACTS

4.1 Impact sur les canaux de distribution et de relation client

La stratégie adoptée pour la distribution et la relation client est une stratégie multicanal favorisant fortement l'utilisation des canaux à distance.

La diversification et la modernisation des canaux offerts aux usagers est une cible des UT. Ceci rejoint une stratégie globale du STIF avec les transporteurs, notamment avec la mise en place du serveur communautaire de vente à distance.

4.1.1 Point de service

Les points de service sont constitués des guichets, points d'information et agence des transporteurs.

Suivant leurs missions et les systèmes mis à disposition, ils assureront essentiellement les fonctions d'information, de vente et distribution de la carte UT, de rechargement, de souscription de service et d'accompagnement.

On compte près de 1000 points de service en Île-de-France, l'introduction de nouvelles fonctionnalités liées au service après-vente des UT peut mener à repenser l'organisation des points de service.

4.1.2 Dépositaires

Les dépositaires regrouperont l'ensemble des vendeurs de cartes UT ou permettant leur rechargement. Les cartes UT pourraient par ailleurs être distribuées dans des supermarchés et de nombreux autres commerces, à la façon des cartes téléphoniques prépayées.

Il s'agit principalement :

- des commerces de proximités, et supermarchés qui bénéficieront de l'équipement adéquat,
- des distributeurs de billets type DAB/GAB et possédant une cible Navigo.

Ce vaste réseau, vendant actuellement uniquement des tickets t+ / des billets de desserte aéroport et parfois du rechargement Navigo, pourrait être ouvert aux 5 millions de franciliens occasionnels et leur faciliter ainsi l'accès à la mobilité.

4.1.3 Canaux à distance

Le projet de mise en place des UT permettra le développement des canaux à distance pour les usagers occasionnels, correspondant mieux aux besoins des usagers, permettant ainsi d'offrir plus de confort aux franciliens occasionnels. Les canaux pouvant être déployés sont :

- **Canal web** - un **site web** commercial, accessible par ordinateur personnel, ou par téléphone portable, ainsi qu'une **application pour téléphone mobile**. En complément des actuels services proposés aux utilisateurs de forfaits, ce canal permettrait notamment la commande d'une carte à distance, le rechargement, la souscription à des services, la gestion et la consultation du compte client (notamment, solde restant), la planification de trajet (et calcul du tarif associé) et la possibilité de déposer une réclamation ;

- **Canal téléphonique** – qui comprendrait un **serveur vocal interactif** pour traiter les demandes simples de consultation et de demande d'information, et l'accès à des **téléopérateurs** pour la gestion de demande plus complexes telles que la déclaration de perte / vol d'une carte et la réclamation.

Deux types d'automates peuvent être mis en place sur le parc francilien, soit en évolution des automates existants, soit en addition, soit en remplacement :

- Les **automates de distribution**, semblables aux automates déjà largement répandus dans le réseau, permettant la distribution de cartes UT, le chargement d'Unités Transport, de billets unitaires, la récupération de commandes effectuées sur Internet, l'activation/la suspension de services (réductions, etc.), la consultation (vérification du contenu de la carte, calcul d'itinéraire et de tarif associé), et la gestion de comptes clients.
- Les **bornes de consultation et de gestion de compte**, dispositifs légers aux fonctionnalités simples, permettant essentiellement la gestion de compte et la consultation.

Le nombre de ces équipements par gare/station dépendra fortement du flux moyen des usagers, de la taille et de la disposition (entrée/sortie) de cette gare/station.

Les automates de distribution existants se déclinent sous plusieurs types différents par leurs fonctionnalités offertes et leurs dates de mises en service. On compte à l'heure actuelle un plus de 2800 automates de distribution en Île de France qui seront modifiés ou remplacés pour la gestion des UT.



Figure 6 - Automate de distribution RATP (A2007)

Les **bornes de consultation** donneront la possibilité à l'utilisateur de consulter les données présentes sur sa carte comme le solde, le dernier trajet prélevé, etc. Ils permettront aussi de gérer son compte, (modifier ses informations de contact, paramétrer de nouveaux services, etc.). Ils permettront enfin d'obtenir des informations telles que le montant associé à un trajet donné.

4.2 Impact sur les équipements et systèmes informatiques

La modernisation de l'infrastructure billettique implique la modification ou le remplacement d'un grand nombre d'équipements de distribution et de validation afin de supporter des fonctionnalités plus avancées.

4.2.1 Distribution et relation client

La stratégie de mise en place des automates pourra impliquer des modifications dont les premières études mènent aux conclusions présentées ci-dessous, à confirmer lors de la phase d'avant-projet :

- Remplacement d'un certain nombre d'automates obsolètes (entre 500 et 2000, suivant les choix techniques à effectuer) ;



- Ajout de composant matériels (exemple : augmentation de la puissance de calcul, remplacement de la chaîne de distribution magnétique par des dépileurs de cartes sans contact) – entre 300 et 1800, suivant les choix effectués



- Modification essentiellement logicielle pour permettre la distribution et la gestion des nouveaux produits, sur les automates limités à la gestion du chargement : 700 équipements concernés.



- Installation éventuelle de nouveaux automates complémentaires, notamment les « Bornes de consultations »).

Par ailleurs les équipements utilisés par les agents dans les guichets devront subir des évolutions :

- Les Points de Vente Mosaique (PVM), présents en guichets SNCF, nécessiteront une mise à niveau logicielle ;
- Les Terminaux de Point de Vente (TPV), présents en guichets RATP, fonctionnent actuellement avec un matériel ancien et peu prompt à évoluer et devront être remplacés.

4.2.2 Validation

Le système de validation se matérialise par l'ensemble des valideurs et de l'infrastructure nécessaire à leur fonctionnement. Ces équipements se déclinent sous plusieurs types: ferrés (entrée/sortie) ou de proximité (tram/bus).

Dans le système existant, le rôle principal des valideurs est la vérification et le compostage du titre de transport de l'utilisateur.

Dans le système tarifaire comportant les UT, leur rôle sera étendu au calcul et au débit du prix applicable pour le voyage effectué par l'utilisateur, voire à la distribution de commandes effectuées sur internet. Ces fonctions requièrent une puissance de calcul supérieure à celle des valideurs les plus anciens. Pour ce qui concerne les autres produits tarifaires, l'augmentation des capacités (mémoire et puissance de calcul) des valideurs permettra également d'enrichir plus aisément les règles tarifaires en fonction des décisions du STIF.

D'autre part, le parcours de validation imposera :

- La validation à l'entrée des bus et tram ;
- La validation à l'entrée et à la sortie des métros, RER et trains.

La validation en sortie du métro permettra en outre :

- une éventuelle prise en compte de l'origine et de la destination,
- d'uniformiser le parcours client dans le cas de l'utilisation des UT,
- de réduire les frontières entre métro et RER,
- d'améliorer la gestion des correspondances entre les modes de transport ferrés et routiers,
- de gérer certains cas de service après-vente (re-créditer la carte d'un usager en cas de validation entrée/sortie à la même station, modulation du prix en fonction de la qualité de service),
- de préparer la réalisation du Grand Paris Express.

Le système existant ne comporte pas de valideurs en sortie dans une majorité des gares franciliennes.

Les modifications à apporter sur ces équipements, seront donc :

- Le remplacement d'une partie des valideurs en station trop vétustes ou trop peu évolutifs ;
- La mise à jour matérielle de certains équipements en remplaçant des composants de calcul, de sécurité et de signalétique usager ;
- La mise à jour essentiellement logicielle des équipements les plus modernes, ainsi que des valideurs de bus, pouvant nécessiter un remplacement des composants de sécurité malgré tout ;



- La mise en place de nouveaux équipements de validation de sortie. Il est prévu de mettre

en place des bornes UT de validation en sortie du réseau ferré. L'option de fermeture par des barrières de péage a été écartée vu les coûts élevés et la complexité de la mise en œuvre.

Dans un but de rationalisation des coûts et d'uniformisation du parcours client, la mise en place d'une borne de validation UT commune aux transporteurs et dont l'ingénierie serait mutualisée sera étudiée.

4.2.3 Dimensionnement

Le dimensionnement actuel se décline donc comme suit:

Terminaux et équipements existants	SNCF	RATP	OPTILE	TOTAL
Gares/ stations	381	368	NA	749
Automates de vente	1500	2450	NA	3950
Points de service	450	400	NA	850
Équipements de validation	3800	3750 ferré 13000 routier	8100	7550 ferré 21100 routier

Pour un dimensionnement cible de:

Terminaux et équipements cible	SNCF	RATP	OPTILE	TOTAL
Gares/ stations	381	368	NA	749
Automates de vente	1500	2450 +800 « bornes UT »	NA	3950 automates de ventes +800 bornes
Points de service	450	400	NA	850
Équipements de validation	5800	Entre 3750 et 6050 ferré 13000 routier	8100	11850 ferré 21100 routier

4.2.4 Type de support

Pour qualifier le dispositif technique retenu, il est nécessaire d'identifier le type de support (carte) utilisé pour chacun des produits tarifaires proposés : les cartes UT et les billets unitaires.

Pour ce faire, le STIF a demandé à la RATP de mener une étude technologique sur les types de supports possibles (citée au début du document). Les différentes technologies ont été évaluées selon deux axes principaux :

- des critères propres aux supports (coût unitaire, sécurité etc...) ;

- la constitution d'une balance économique liée au support pour le billet unitaire (Coûts d'approvisionnement, de maintenance distribution et validation, coûts de recyclage).

Tout en prenant en compte les axes d'amélioration suivants :

- La connaissance du trafic pour un calcul plus précis de la compensation et de la répartition des recettes entre les transporteurs ;
- La connaissance des clients et de leurs habitudes de transport pour ajuster l'offre de transport à la demande ;
- La sécurité globale du système et la maîtrise de la fraude technologique.

Il reste toutefois important de noter que des chantiers sont menés actuellement avec les transporteurs concernant le passage des équipements de la spécification ISO-B' à la norme ISO-B dans le cadre de l'évolution du parc actuel.

4.2.4.1 SUPPORT DES CARTES UT

La technologie Calypso, actuellement utilisée pour les cartes Navigo, est susceptible d'évoluer afin de gérer des produits de type UT. Néanmoins les études se poursuivent afin de vérifier que cette technologie répond à l'ensemble des critères définis ci-dessus et qu'elle permettra également d'atteindre les objectifs fixés en termes d'amélioration de la connaissance du trafic, des usagers, et de la sécurité.

4.2.4.2 SUPPORT DES BILLETS UNITAIRES

L'évolution de l'actuel support magnétique des BU vers un support télébillettique concourt à la modernisation de l'infrastructure billettique.

Le choix de ce support (billet sans contact, carte sans contact rechargeable...) reste aujourd'hui soumis à la réalisation d'études qui seront menées lors de la phase d'avant-projet, en concertation avec les transporteurs. Dans une logique de rationalisation, il apparaît toutefois qu'il devra permettre de s'appuyer au maximum sur les infrastructures de distribution mises en place dans les gares, notamment les guichets et automates, afin d'éviter le déploiement d'automates de distribution spécifiques.

Par ailleurs, la technologie retenue sur les billets unitaires ne devra pas mettre à mal la sécurité de l'ensemble du dispositif billettique (forfaits et UT).

4.2.5 Aménagements nécessaires sur les systèmes informatiques

Lors de la phase de cadrage d'un système d'information permettant de gérer les UT, plusieurs études ont été menées afin de définir l'architecture cible du système, de faire le diagnostic des systèmes existants et de définir les changements d'infrastructures nécessaires aux transporteurs pour supporter les nouveaux équipements.

L'étude de l'existant a été faite sur la base des retours des transporteurs (SNCF et RATP) au sujet des infrastructures existantes et de l'infrastructure cible.

4.2.5.1 CREATION D'UN NOUVEAU SYSTEME COMMUNAUTAIRE

Le système communautaire intégrera des fonctions auparavant majoritairement gérées par les transporteurs, telles que relation client, vente, distribution, rechargement, etc. S'agissant d'un

système particulièrement critique, notamment pour son rôle dans la cohérence du parcours client, il est primordial que le STIF soit en capacité d'exercer son rôle de prescription et de pilotage de ces activités. Pour ce faire, des travaux d'organisation devront être menés afin de définir la gouvernance du système communautaire (cf. partie 4.4).

Ce système sera positionné de façon transverse au centre des différents systèmes des transporteurs, permettant de fournir une base de référence des différentes cartes émises, des produits associés, des tarifs à appliquer, et centralisant la remontée des données de validation. Ce système offrira par ailleurs deux extensions pour les usagers : le site Internet et le centre d'appel.

- Le site Internet permettra la gestion du compte à distance directement par l'utilisateur ;
- Le centre d'appel pourra traiter les demandes simples des usagers (information, consultation de solde), les demandes plus complexes, telles que l'activation de service, l'enregistrement, ou les réclamations, seront accessibles par le biais d'un opérateur téléphonique.

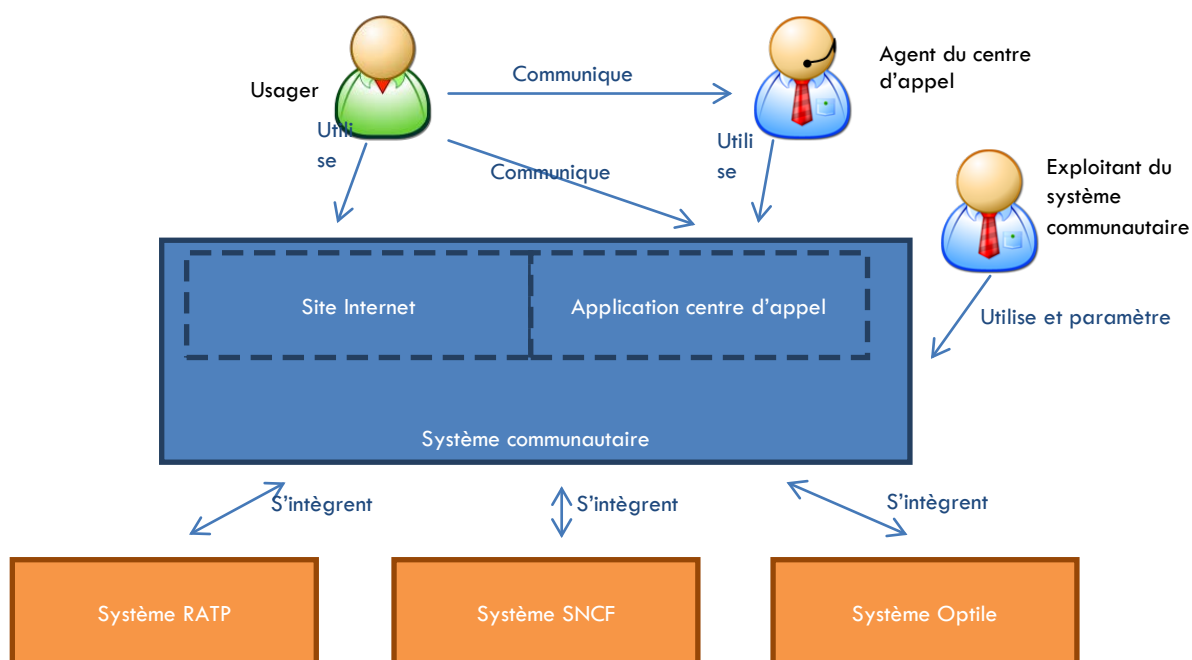


Figure 7: Système communautaire

Le futur système communautaire pour les UT devra permettre la gestion :

- Du SAV de proximité en gare et en agence ;
- des canaux de relation client à distance (site web, centre d'appel),
- des commandes clients faite via les canaux web et centre d'appel,
- des comptes clients et des flottes de cartes,
- des comptes, des commandes et des finances (gestion des recettes, des dépenses, du reporting associés etc...) communautaires.
- de la configuration des règles tarifaires,
- des listes vertes (rechargement automatique d'une carte lors de la validation) et des listes noires (blocage automatique d'une carte lors de la validation),
- du reporting : rapports financiers, rapport d'usage etc...

- du traitement centralisé des validations.

La mise en place des unités de transport n'ayant pas d'influence fonctionnelle sur les forfaits et sur leurs usagers, la réalisation de la partie communautaire du système cible n'impactera pas l'actuel **SIG (système d'information et de gestion)**, qui centralise la gestion des forfaits annuels et Imagine R. Il continuera donc de fonctionner en l'état et selon les besoins déterminés lors des travaux d'avant-projet ; la réalisation de passerelles d'intégration entre les deux systèmes pourra être envisagée.

La possibilité de réutiliser le **SCVD** (Serveur Communautaire de Vente à Distance), qui permet de réaliser les fonctions cibles de ventes sur canal internet et sur les DAB/GAB (guichet bancaires) reste à étudier en phase d'avant-projet. Le SCVD gardera son fonctionnement actuel pour les forfaits Navigo.

4.2.5.2 EVOLUTIONS DES SYSTEMES TRANSPORTEURS

Dans le cadre de la mise en place des UT certaines fonctionnalités transversales des systèmes transporteurs devront devenir communautaires, d'autres ont vocation à évoluer. Les systèmes mis en place par les transporteurs seront interfacés avec le futur système communautaire qui assumera les fonctions transversales qui auront été transférées.

Des évolutions sont à prévoir sur les systèmes des transporteurs, notamment sur la gestion des ventes et des catalogues produits et sur les équipements de vente et de validation.

Une attention particulière sera accordée à la standardisation lors de la mise en place des interfaces qui permettront d'assurer les échanges entre les systèmes communautaires et les systèmes transporteurs ; celles-ci seront garantes de la qualité du service et du bon fonctionnement de l'ensemble des systèmes.

4.3 Accompagnement du changement

Afin d'aider les usagers à comprendre les modifications engendrées par la mise en place du nouveau système mais également pour les inciter à adopter les UT, plusieurs campagnes de communication seront mises en place.

Tout d'abord une campagne de **formation des agents** leur permettra de comprendre le fonctionnement des mécanismes propres aux UT, afin de pouvoir jouer leur rôle d'information et d'assistance aux usagers, ainsi que pour utiliser au mieux les outils qui seront mis à leur disposition.

L'accompagnement du changement pour les usagers nécessitera une **mobilisation importante des agents de proximité** près des automates de vente et des lignes de péage. Ces agents auront pour rôle d'expliquer les nouveaux principes de tarification, les modalités d'usage des supports, d'accompagner et de rassurer les clients lors de cette transition.

La stratégie adoptée dans ce cadre dépendra du **type du site concerné**. Une différenciation entre les sites fréquentés majoritairement par des franciliens abonnés et occasionnels, les sites accueillant de nombreux visiteurs et touristes ainsi que les sites de très forte affluence (exemples gare du Nord, gare Montparnasse, gare de Lyon, etc.) est requise.

Pour une adoption rapide et efficace des UT **lors de la phase de lancement**, la mise en place d'une **incitation tarifaire est recommandée**. Dans ce contexte, il est préconisé de distribuer gratuitement les premières cartes UT.

Il sera mis en place une **signalétique spécifique UT** afin de guider l'utilisateur tout au long de son trajet en accordant une attention particulière à la **cohérence avec les indications déjà présentes**.

Une campagne de **communication sur la fin de l'acceptabilité des anciens titres** (t+, billets OD, carnets, Mobilis, Jeune, Paris Visite) sera conduite afin de laisser le temps aux usagers d'utiliser ces titres. Cependant, **aucun remboursement ne sera effectué** pour les usagers n'ayant pas eu le temps de les utiliser, c'est pourquoi la campagne de communication sera lancée très en amont de cette fin d'acceptabilité.

4.4 Impact sur le modèle organisationnel de construction et d'exploitation

La modernisation d'une partie importante du système billettique pour supporter notamment la mise en place des UT et des services associés requiert de mener un vaste programme de refonte des dispositifs techniques afin de migrer vers une technologie plus robuste et évolutive et de couvrir les nouveaux processus métiers et les évolutions des processus existants.

Les facteurs clés de succès du programme de construction des UT résident dans la capacité du STIF à contrôler le périmètre du programme, le calendrier, les coûts et les risques.

4.4.1 Construction du nouveau système télébillettique

Le programme de construction et d'évolution du système télébillettique est constitué d'un ensemble de projets qui devront être gérés et pilotés en parallèle et dont il faudra garantir la gestion des dépendances et des interactions.

Pour cela, la mise en place d'une direction de programme et la réalisation d'une matrice de responsabilité identifiant les parties prenantes du programme est indispensable.

La mise en place de cette organisation, tant au niveau de la direction de programme qu'au niveau de chacun des projets est préalable à nombre d'activités qui sont prévues dans les phases d'avant-projet et de projet. La définition d'une gouvernance précise à chaque niveau est primordiale afin de garantir la réussite du programme.

Il est donc proposé de mener un chantier d'organisation avec les transporteurs, précisant les rôles et responsabilités sur chaque étape des projets et du programme afin d'évaluer les conséquences (en termes de risques et d'efficacité du dispositif) du positionnement de chaque acteur (STIF, transporteurs, industriels) dans le pilotage du programme et de chacun des projets.

4.4.2 Exploitation du système communautaire UT.

La préparation de l'exploitation sera une étape clé dans le programme de mise en place des UT. Il est donc **impératif** de lancer les études de définition du modèle organisationnel lors de la phase d'avant-projet et le processus de choix des futurs exploitants dès le début de la construction, afin qu'ils puissent être intégrés à certaines phases, notamment les tests.

Le modèle organisationnel pour l'exploitation du système communautaire UT est particulièrement critique puisque tout son périmètre est nouveau, et nécessite que des études approfondies soient menées.

A l'heure actuelle, les processus communautaires sont la responsabilité du GIE Comutitres, constitué par les transporteurs. De par ses fonctions, il semble donc être un candidat légitime pour opérer le futur système communautaire et mettre en œuvre les processus métiers liés aux UT.

Or il n'est pas certain que le modèle actuel de statut et de gouvernance du GIE Comutitres soit le plus adapté à l'exploitation des activités communautaires relatives, notamment, aux Unités Transport.

Des travaux d'organisation menés durant la phase d'avant-projet doivent permettre de définir avec les transporteurs une stratégie d'évolution de l'organisation à même de répondre aux enjeux de pilotage et d'exploitation d'un tel système.

4.5 Intégration dans la tarification et la billettique Île-de-France

4.5.1 Impact sur la segmentation client

Les UT s'adressant aux voyageurs occasionnels, leur mise en place n'impactera pas les usagers ni les usages des forfaits Navigo.

Pour leur part, les produits spécifiques, Mobilis, Paris Visite et autres ne subiront qu'une simple migration technologique, n'induisant donc pas de modification de la segmentation client les concernant.

4.5.2 Impact sur les forfaits

La modernisation du système télébillettique permettra l'augmentation des capacités de traitement des différents systèmes et du niveau de service en guichet et une plus grande souplesse de paramétrage en cas de réformes tarifaires des forfaits dans le futur. Cela réduira d'autant la complexité rencontrée lors des projets de réformes récents (dézonage le weekend, complément de parcours).

5 COUTS ET DELAIS

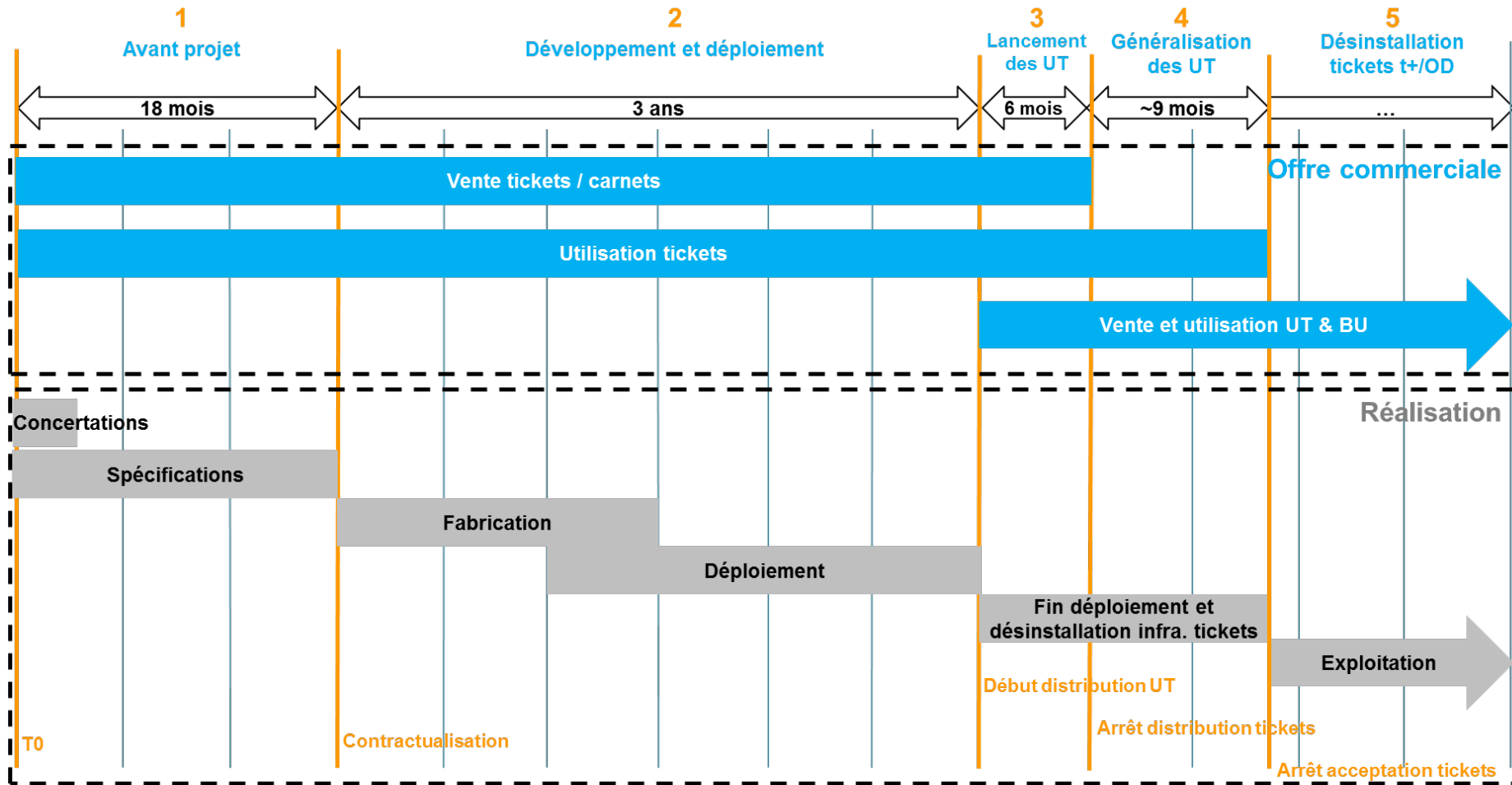
5.1 Calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre

Le calendrier de mise en place du système comprend l'ensemble des activités de concertations, spécifications, développement / fabrication, déploiement et lancement du système, à la fois sur les briques « communautaires » et les briques « transporteurs ».

Le délai de mise en œuvre de l'ensemble de ces activités est aujourd'hui estimé à un délai de 5 à 6 ans, lié notamment:

- En phase d'avant-projet, aux délais associés au passage de marchés publics. A titre d'exemple, le délai associé aux marches d'équipements est un délai d'un an ;
- En phase de fabrication, aux délais incompressibles d'approvisionnement des composants électroniques des équipements (valideurs, distributeurs etc...) ;
- En phase de développement et déploiement, à la nature même du projet qui nécessite le déploiement et l'évolution de nombreux équipements au sein des gares, stations et bus, activité chronophage difficilement compressible ;
- En phase de développement & déploiement, au temps nécessaire à l'accostage et la mise en œuvre d'une nouvelle organisation (conduite du changement...).

Le calendrier envisagé aujourd'hui se décline en 5 phases principales :



5.1.1 Phase d'avant-projet (~18 mois)

- Concertation sur les modalités précises avec usagers et administrateurs du STIF
- Etudes complémentaires
- Définition d'un système de partage des responsabilités entre le STIF, l'entité communautaire et les transporteurs
- Spécifications fonctionnelles générales
- Spécifications détaillées
- Définition détaillée des services
- Spécification détaillée des parcours clients
- Lancement des marchés

5.1.2 Phase de développement et de déploiement (~3 ans)

- Réalisations SI
- Réalisation des supports UT et BU
- Recettes unitaires
- Fabrication des équipements
- Déploiement progressif sur l'ensemble des stations:
 - o Installation de 100% des équipements de distribution sur l'ensemble du réseau île de France ;
 - o Installation de 75% des équipements de validation de nouvelle génération supportant les UT sur l'ensemble du réseau d'île de France ;
- Activation des nouveaux équipements.
- Lancement du pilote technique
- Pré lancement à échelle générale- Installation réseau minimal dans les stations

5.1.3 Phase de lancement et montée progressive (~6 mois)

- Bascule des systèmes communautaires de back office
- Bascule des systèmes sur les équipements mis en place
- Marche à blanc (tests en production de l'ensemble du nouveau système).

5.1.4 Phase de généralisation des Unités Transport (~9 mois)

Cette phase se déroulera selon un calendrier relativement court afin de favoriser l'adoption rapide des UT et de ne pas créer de confusion auprès des usagers en distribuant des produits équivalents (BU par exemple) sur plusieurs supports.

- Finalisation du déploiement sur l'ensemble des stations :
 - o Installation du reste des équipements de validation sur l'ensemble du réseau de l'île de France et bascule systèmes sur ces équipements

5.1.5 Phase de désinstallation équipements tickets & utilisation long terme UT (~1 an)

- Désactivation des anciens systèmes
- Désinstallation des équipements ancienne génération

5.2 Economie du projet

5.2.1 Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement comprennent tous les coûts associés à la mise en place de la nouvelle infrastructure télébillettique. Ils ont été évalués en collaboration avec les transporteurs, sur les parties relatives aux équipements et à l'accompagnement des usagers.

Les coûts d'investissement sont donnés en différentiel par rapport au scénario de référence (cf. partie 2.4). Ainsi les couts d'investissements propres au projet de modernisation sont liés à :

- La mise en place du système communautaire ;
- L'installation de nouveaux valideurs de sortie ;
- La suppression de la chaîne magnétique ;
- Le dispositif d'accompagnement du changement, incluant la formation des agents, la communication spécifique et l'accompagnement des usagers ;
- La gestion transverse du programme.

L'investissement supplémentaire pour la modernisation du système billettique et la mise en place des UT est estimé à 120 millions d'euros HT dont approximativement :

- 70% sont relatifs aux coûts des évolutions techniques (équipements de validation, de distribution, systèmes centraux) ;
- 15% sont relatifs aux coûts de l'accompagnement du changement ;
- 15% sont relatifs aux coûts de gestion de projet.

5.2.2 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation du système billettique regroupent :

- Les coûts de maintenance des équipements, réduits par rapport au scénario de référence ;
- Les coûts liés aux agents en station ;
- Les coûts liés aux services à distance (site web et centre d'appel).

La modernisation de la billettique permettra de conserver le même budget d'exploitation (cf. partie 2.4), en transférant des coûts techniques vers des coûts d'accompagnement de l'utilisateur et de relation client.

6 INTERET DU PROJET

L'intérêt du projet de modernisation du système billettique porte sur quatre axes principaux :

1. Une technologie synonyme de **liberté et de modernité pour l'utilisateur**. La mise en place des UT permettra à 5 millions de franciliens occasionnels de bénéficier du confort et des services traditionnellement offerts aux porteurs de forfaits (comme le SAV perte ou vol) sans obligation de se munir d'un forfait « illimité » qui ne correspond pas à leurs besoins. Avec les UT, il n'est pas nécessaire de se doter avant le départ d'un titre de transport spécifique à l'origine et à la destination de son déplacement, le montant exigible à chaque voyage étant déduit lors de la validation du solde d'UT. Cela simplifie les actes d'achat qui peuvent même être rendus inutiles si l'utilisateur souscrit à un contrat de rechargement automatique. Cette rénovation permettra aussi d'offrir une solution plus simple et attractive aux 18 millions de touristes utilisant actuellement des tickets.
2. Une **souplesse tarifaire accrue** qui permettra au STIF d'adapter sa tarification à l'usage et de faire face à l'évolution des réseaux de transport en Île-de-France, notamment en se dotant d'un outil capable d'apporter une réponse à la tarification du Grand Paris Express. Les UT pourront venir enrichir le catalogue d'offres tarifaires mis à disposition du STIF, afin de mieux adapter la tarification aux usages des bénéficiaires, notamment pour ceux qui sont éligibles à des mesures sociales. Les UT offrent de nombreuses possibilités de modulation qui permettent d'ajuster davantage la tarification au service rendu, à la qualité de service ou à la situation de l'utilisateur. Les UT pourront également encourager l'intermodalité par l'évolution progressive des règles de correspondance.
3. Le **rajeunissement de la billettique**. La rénovation des équipements contribue à sécuriser le fonctionnement et la disponibilité. De ce fait, il permet une bonne collecte des recettes tarifaires et la lutte contre la fraude. Enfin, cette rénovation est l'occasion de rationaliser le système autour d'une unique technologie, le sans contact ; en plus de mutualiser les équipements et les circuits de distribution, la disparition du magnétique met fin aux équipements dotés de pièces mécaniques ou de dispositifs encreurs particulièrement coûteux à maintenir ; elle permet aussi d'homogénéiser les parcours clients.
4. La création d'un dispositif tarifaire unique pour les utilisateurs occasionnels à l'échelle de la région Île-de-France, contribuera à renforcer **l'identité régionale**. En effet, l'utilisation des Unités Transport sera la même pour l'ensemble des franciliens, quels que soient les déplacements réalisés : un même support sans contact permettra de réaliser, avec un parcours client similaire, des voyages nécessitant d'emprunter un ou plusieurs modes de transport.

L'évolution des systèmes billettiques permettra de diminuer fortement l'âge moyen des équipements et d'en améliorer la fiabilité tout en gagnant sur les coûts de maintenance. Au regard de l'enjeu de collecte des recettes sur l'actuelle billetterie magnétique (plus d'un milliard d'euros de recettes pour les tickets ++ et billets OD), la sécurisation des équipements et des systèmes d'information justifie des investissements récurrents pour maintenir un bon niveau de disponibilité

des équipements. La modernisation du dispositif billettique, si elle vise directement le service apporté aux usagers occasionnels, profitera de ce fait aussi aux usagers de forfaits.

Rénover la billettique en Ile-de-France permettra d'aller vers une rationalisation du système qui occasionnera une baisse des coûts de maintenance du fait de la mise en place d'équipements plus fiables. Par ailleurs, les efforts de mutualisation qui seront demandés aux transporteurs dans la conception vont rendre le système globalement plus facile à maintenir et à faire évoluer là où aujourd'hui, l'extrême hétérogénéité des équipements et des systèmes implique de réaliser et de tester tous les développements sur les plateformes de chacun des transporteurs.

Dans la continuité des investissements nécessaires à l'évolution naturelle du système, le projet de modernisation de l'infrastructure billettique basé sur des Unités Transport répond aux grands objectifs suivants :

- Amélioration de la capacité à enrichir l'offre tarifaire ;
- Modernisation du système télébillettique ;
- Création d'un dispositif flexible et pratique d'utilisation.

**Délibération n° 2013/010
Séance du 13 février 2013**

**MARCHE 2012-102
ORGANISATION ET ANIMATION DES SEMINAIRES DU STIF
2013-2016**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 10, 30 et 76 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 déclarant les sociétés YTAE, Imfusio, DBA, Trois temps, Connect Factory titulaires de l'accord cadre n° 2012-102 pour le lot 1 (séminaires tout STIF) ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 déclarant les sociétés DBA, Imfusio, Accilia, YTAE, Alter et Go titulaires de l'accord cadre n° 2012-102 pour le lot 2 (autres séminaires) ;
- VU** le rapport n° 2013/010 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'accord cadre référencé n°2012-102 avec les sociétés suivantes :

Pour le lot 1	Pour le lot 2
YTAE	DBA
Imfusio	Imfusio
DBA	Accilia
Trois temps	YTAE
Connect Factory	Alter et Go

ARTICLE 2 : Précise que les titulaires de l'accord cadre seront remis en concurrence à chaque survenance d'un besoin.

ARTICLE 3 : Précise que le montant annuel maximal du lot 1 est de 150 000 € HT et que celui du lot 2 est de 250 000 € HT.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-010-DE
Date de dépôt en préfecture : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

ARTICLE 4 : Précise que l'accord cadre est conclu à compter de sa notification jusqu'au 31 décembre 2013. Il pourra être reconduit deux fois pour des nouvelles périodes d'un an. La durée du marché est de 34 mois.

ARTICLE 5 : La Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

Délibération n° 2013/011
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-67
Tram-Train Massy-Évry
(Projet TTME)
Marché de maîtrise d'œuvre

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 72, 144-I 1°, 165, 166 et 168 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-67 au Groupement EGIS RAIL (mandataire) / Arcadis / Atelier Villes et Paysages / Gauthier Conquet Associés pour le lot 1 et au groupement Artelia ville et transport (mandataire) / Signes architecture et ouvrages d'article pour le lot 2 ;
- VU** le rapport n° 2013/011 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2012-67 avec le groupement EGIS RAIL (mandataire) / Arcadis / Atelier Villes et Paysages / Gauthier Conquet Associés pour le lot 1 et avec le groupement Artelia ville et transport (mandataire) / Signes architecture et ouvrages d'article pour le lot 2.

ARTICLE 2 : Précise que le montant du lot 1 est de 11 704 520 € HT pour la tranche ferme. Le montant de la tranche conditionnelle 1 est de 251 680 € HT et le montant de la tranche conditionnelle 2 est de 43 000 € HT.

ARTICLE 3 : Précise que le montant du lot 2 est de 1 874 745 € HT.

ARTICLE 4 : Précise que la durée d'exécution du marché est de sept (7) ans. Elle débutera à compter de la notification du marché et se terminera à la fin de la période de parfait achèvement.

ARTICLE 5 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accuse de réception en préfecture N° 2013-09701E-302-3701A-01 Date de télétransmission : 14/02/2013 Date de réception préfecture : 14/02/2013
--

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/012
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-74
Tram-Train Massy-Évry
(Projet TTME)
Marché de prestations d'agent foncier

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 72, 77, 144-I 1°, 165, 166 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-74 à la société FIT Conseil ;
- VU** le rapport n° 2013/012 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2012-74 avec la société FIT CONSEIL ;

ARTICLE 2 : précise que le montant de la tranche ferme est 44 920 € HT (prix forfaitaire), que le montant estimé de la tranche conditionnelle 1 est de 213 740 € HT et que le montant estimatif de la tranche conditionnelle 2 est de 12 900 € HT ;

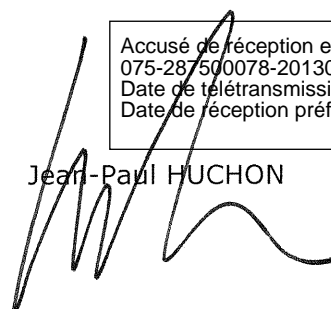
ARTICLE 3 : précise que les prestations à bons de commande sont passées sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-012-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2013/013
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-78
Tram-Train Massy-Évry
(Projet TTME)
Marché de prestations topographiques

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles, 77, 144-I 1°, 165, 166 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-78 au groupement Geometric (mandataire) / Arkane Foncier ;
- VU** le rapport n° 2013/013 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2012-78 avec le groupement Geometric (mandataire) / Arkane Foncier ;

ARTICLE 2 : précise que ce marché est un marché à bons de commande passé sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 3 : précise que ce marché est conclu pour une période de 6 ans à compter de l'ordre de service déclenchant le délai d'exécution ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-013-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Délibération n° 2013/014
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-79
Tram-Train Massy-Évry
(Projet TTME)
Marché de prestations géotechniques

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 77, 144-I 1°, 165, 166 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-79 à la société Ginger CEBTP ;
- VU** le rapport n° 2013/014 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

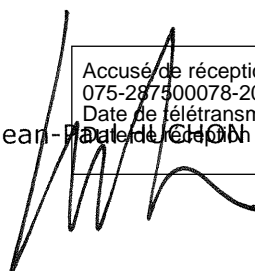
ARTICLE 1 : Autorise la société Transamo, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2012-78 avec la société Ginger CEBTP.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est un marché à bons de commande passé sans montant minimum et sans montant maximum.

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est conclu pour une période de 24 mois à compter de sa notification et pourra être reconduit une fois pour une période de 12 mois.

ARTICLE 4 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Accusé de réception en préfecture
075-287300078-20130213-2013-014-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Jean-Paul de Chalon
Date de dépôt en préfecture : 14/02/2013

Délibération n° 2013/015
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-86

FOURNITURE DE MATERIELS INFORMATIQUES
(POSTES DE TRAVAIL ET SERVEURS)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59, 76 et 77 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 déclarant les sociétés IBEX, AID Computers et Mediacom6 titulaires de l'accord cadre n° 2012-86 pour le lot 1 (micro-ordinateurs fixes) ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 déclarant les sociétés BULL, AID Computers et IBEX titulaires de l'accord cadre n° 2012-86 pour le lot 2 (serveurs informatiques);
- VU** le rapport n° 2013/015 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la directrice générale à signer l'accord cadre référencé n°2012-86 avec les sociétés suivantes :

IBEX AID Computers Mediacom6	Lot 1
BULL AID Computers IBEX	Lot 2

ARTICLE 2 : Précise que les titulaires de l'accord cadre seront remis en concurrence à chaque survenance d'un besoin.

ARTICLE 3 : Précise que l'accord cadre est passé sans montant minimum et sans montant maximum.

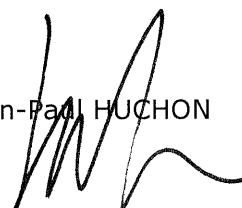
Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-015-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

ARTICLE 4 : Précise que l'accord cadre est conclu pour une durée de vingt quatre (24) mois à compter de sa notification, il peut être reconduit deux fois par période de 12 mois, sans que sa durée maximale ne puisse excéder quatre ans.

ARTICLE 5 : La Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

Délibération n° 2013/016
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-87

**MISE EN ŒUVRE D'UN SERVEUR DE MESSAGERIE,
D'UN ANNUAIRE LDAP ET D'OUTILS COLLABORATIFS,
A BASE DE LOGICIELS LIBRES**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 33, 57 à 59 et 77;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché n°2012-87 à la société LINAGORA ;
- VU** le rapport n° 2013/016 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-87 « Mise en œuvre d'un serveur de messagerie, d'un annuaire LDAP et d'outils collaboratifs à base de logiciels libres » avec la société LINAGORA ;

ARTICLE 2 : précise que le montant annuel forfaitaire est de 38 200 € HT ;

ARTICLE 3 : précise que les prestations supplémentaires éventuelles suivantes sont retenues pour les montants indiqués ci-dessus :

- Prestation supplémentaire éventuelle n°1 : Partage du courrier et de carnet d'adresse avec un ou plusieurs agents (avec un système de délégation), possibilité d'envoyer et de recevoir sur ces mêmes courriers montant compris dans l'offre de base ;
- Prestation supplémentaire éventuelle n°2 : Classement dans les sous dossiers par délégation pour un montant de : 5 200 € HT
- Prestation supplémentaire éventuelle n°3 : Indicateur de suivi associé à un mail montant compris dans l'offre de base;
- Prestation supplémentaire éventuelle n°4 : Possibilité d'enregistrer une adresse mail directement à partir du mail reçu ou envoyé montant compris dans l'offre de base;
- Prestation supplémentaire éventuelle n°5 : Navigation par onglet entre les différents mails ou agendas pour un montant de 10 700 € HT;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-016-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

- Prestation supplémentaire éventuelle n°6 : Enregistrement des mails comme documents indépendants dans des dossiers externes pour un montant de 9 350 € HT;
- Prestation supplémentaire éventuelle n°7 : visualisation de l'organigramme, visualisation d'un trombinoscope, visualisation d'un annuaire alphabétique ou d'un annuaire par service pour un montant de 6 900 € HT.

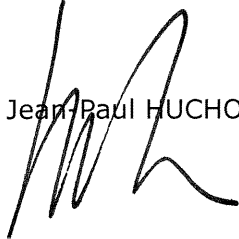
Soit un montant de 32 150 € HT pour les prestations supplémentaires (à régler une seule fois pour la durée du marché).

ARTICLE 4 : précise que la partie à bons de commande est passée sans montant minimum et sans montant maximum ;

ARTICLE 5 : précise que ce marché est conclu pour une durée ferme de 24 mois à compter de sa notification. Il pourra être reconduit 2 fois pour 2 périodes de 12 mois ;

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/017
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-89

**ASSISTANCE AU STIF POUR LE SUIVI DU DEVELOPPEMENT DU
SYSTEME D'EXPLOITATION NEXT DANS LE CADRE DU PROJET
EOLE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 et 72 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché n°2012-89 à la société PARSONS Groupe International Limited ;
- VU** le rapport n° 2013/017 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché référencé n°2012-89 « Assistance au STIF pour le suivi du développement du système d'exploitation NEXT dans le cadre du projet EOLE » avec la société PARSONS Groupe International Limited ;

ARTICLE 2 : précise que le montant de la tranche ferme est de 86 630,00 € HT ;

ARTICLE 3 : précise que le montant de la tranche conditionnelle 1 est de 96 600,00 € HT ;

ARTICLE 4 : précise que le montant de la tranche conditionnelle 2 est de 54 850,00 € HT ;

ARTICLE 5 : précise que ce marché est conclu pour une durée ferme de 18 mois à compter de sa notification ;

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-017-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Paris - Ile de France

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/018
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-94

**DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4 DE LA STATION GARGAN
JUSQU'AU PLATEAU DE CLICHY-MONTFERMEIL
MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE GENERALE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 144-I 1°, 165, 166 et 168 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-94 au groupement formé par EGIS Rail (mandataire) et Richez Associés ;
- VU** le rapport n° 2013/018 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Systra, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2012-94 avec le groupement EGIS Rail (mandataire) et Richez Associés ;

ARTICLE 2 : précise que le montant du marché est de 9 055 700 € HT ;

ARTICLE 3 : précise que la durée d'exécution du marché est de 72 mois, dont les 12 mois de parfait achèvement, à compter de la notification du marché ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-018-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Délibération n° 2013/019
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-108
PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7
(ATHIS-MONS - JUVISY-SUR-ORGE)
MARCHE DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES D'AGENT
FONCIER

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 72 et 146
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-108 à la société SEGAT ;
- VU** le rapport n° 2013/019 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Systra, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2012-108 avec la société SEGAT ;

ARTICLE 2 : précise que le montant forfaitaire du marché est de 50 750 € HT soit 60 697 TTC pour la Tranche ferme ;

ARTICLE 3 : précise que les montants des tranches conditionnelles sont les suivants :

Tranche conditionnelle 1	3 500 € HT
Tranche conditionnelle 2	28 500 € HT
Tranche conditionnelle 3	14 900 € HT

ARTICLE 4 : précise que le montant pour la partie à bon de commande est passé avec un montant minimum de 100 000 € HT et avec un montant maximum de 200 000 € HT.

ARTICLE 5 : précise que le délai global de la prestation est fixé à soixante-douze (72) mois à compter de la date de notification du marché.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Accusé de réception en préfecture
présenté en délibération, qui sera
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception en préfecture : 14/02/2013

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUICHON

Délibération n° 2013/020
Séance du 13 février 2013

MARCHE 2012-98

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7
(ATHIS-MONS - JUVISY-SUR-ORGE)
MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE GENERALE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 72, 144-I 1°, 165, 166 et 168 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-98 au groupement INGEROP/RATP/RICHEZ Associés ;
- VU** le rapport n° 2013/020 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Systra, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n°2012-98 avec le groupement INGEROP/RATP/RICHEZ Associés ;

ARTICLE 2 : précise que le montant forfaitaire du marché est de 2 214 165 € HT pour la tranche ferme ;

ARTICLE 3 : précise que les montants des tranches conditionnelles sont les suivants :

Tranche conditionnelle 1	3 005 845 € HT
Tranche conditionnelle 2	5 875 820 € HT

ARTICLE 4 : précise que la durée d'exécution du marché est de 75 mois, dont les 12 mois de parfait achèvement, à compter de la notification du marché ;

ARTICLE 5 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Contre et pour le conseil
075-287500078-20130213-2013-020-DE
Date de transmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2013/021
Séance du 13 février 2013**

MARCHE 2012-103

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7
(ATHIS-MONS - JUVISY-SUR-ORGE)
MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE DE SPECIALITE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-103 à la RATP ;
- VU** le rapport n° 2013/021 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-103 avec la RATP ;

ARTICLE 2 : précise que ce marché est passé pour un montant de 764 403 €HT soit 914 225,99 € TTC ;

ARTICLE 3 : précise que la durée globale du marché est de 22 mois à compter de la notification du marché ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-207500078-20130213-2013-021-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n° 2013/022
Séance du 13 février 2013**

MARCHE 2012-130

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7
(ATHIS-MONS – JUVISY-SUR-ORGE)**

**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE EN EXPERTISE DE
CONCEPTION, D'EXPLOITABILITE, DE SECURITE ET
MAINTENABILITE POUR LES PHASES AVP-PRO**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-130 à la RATP ;
- VU** le rapport n° 2013/022 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-130 avec la RATP ;

ARTICLE 2 : précise que ce marché est passé pour un montant de 558 243 € HT ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
076-287500078-20130213-2013-022-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

**Délibération n° 2013/023
Séance du 13 février 2013**

MARCHÉ 2012-136

**TCSP MASSY – SACLAY
PHASE 2**

**MARCHE COMPLEMENTAIRE AU MARCHE 2011-84 RELATIF AUX
MISSIONS COMPLEMENTAIRES DE MAITRISE D'ŒUVRE.**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 attribuant le marché 2012-136 à la société Egis France / Atelier villes et paysages ;
- VU** le rapport n° 2013/023 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer le marché n°2012-136 avec la société Egis France / Atelier villes et paysages ;

ARTICLE 2 : précise que le montant annuel forfaitaire est de 107 000 € HT ;

ARTICLE 3 : précise que la partie à bons de commande est passée sans montant annuel minimum et avec un montant annuel maximum de 242 360 € HT ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075287500078-20130213-2013-023-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n° 2013/024
Séance du 13 février 2013**

AVENANT N° 1 AU MARCHÉ 2011-84

**TCSP MASSY – SACLAY
PHASE 2**

ECOLE POLYTECHNIQUE - CHRIST DE SACLAY

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Code des Marchés Publics et notamment son article 35-II-8 ;
- VU** la décision de la Commission d'Appel d'Offres en date du 23 janvier 2013 émettant un avis favorable sur la passation de l'avenant n° 1 au marché n°2011-84 avec le groupement EGIS FRANCE – SAS ATELIER VILLES ET PAYSAGES ;
- VU** le rapport n° 2013/024 ;
- VU** l'avis de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la directrice générale à signer l'avenant n° 1 au marché n°2011-84 avec la société Egis France / Atelier villes et paysages ;

ARTICLE 2 : précise que le montant annuel forfaitaire de l'avenant n°1 est de 175 941,11 € HT, suivant les décompositions suivantes :

décomposition du montant en tranche ferme / tranche conditionnelle :

- Tranche Ferme : 134 486,93 € HT
- Tranche conditionnelle : 41 454,18 € HT

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture 073-287500078-20130213-2013-024-DE Date de télétransmission : 14/02/2013 Date de réception préfecture : 14/02/2013

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/025
Séance du 13 février 2013

PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 11 DU METRO

SCHEMA DE PRINCIPE
DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE



Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** Le Code des transports (partie législative) ;
- VU** le Code de l'environnement (articles L121-1 et suivants, articles R121-1 et suivants) ;
- VU** le Code de l'expropriation (articles L11-1 et suivants, articles R11-1 et suivants);
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** la délibération n°2009/1021 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales du prolongement à l'est de la ligne 11 ;
- VU** la délibération n°2011/0038 du 9 février 2011 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2013/025 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 4 février 2013 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le schéma de principe relatif au prolongement à l'est de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier incluant l'adaptation des stations existantes pour un coût objectif de 1 250 M€ aux conditions économiques de janvier 2012 ;

ARTICLE 2 : d'approuver le dossier d'enquête d'utilité publique relatif au prolongement à l'est de la ligne 11 tel qu'annexé à la présente ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale du STIF à transmettre ledit dossier d'enquête d'utilité publique aux services compétents de l'Etat en vue de son instruction avant ouverture de l'enquête publique ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

Délibération n° 2013/026
Séance du 13 février 2013

PREMIERS ELEMENTS DU
SCHEMA DIRECTEUR DU RER B AU SUD

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** la délibération n°2011/0907 du STIF du 7 décembre 2011 approuvant les orientations et la convention des études complémentaires pour l'élaboration du Schéma Directeur RER B au sud ;
- VU** le rapport n° 2013/026 ;
- VU** les avis de la Commission de la Qualité de Service du 7 février 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de demander aux opérateurs RATP et SNCF, de mettre en œuvre dans les meilleurs délais le rapprochement des acteurs opérationnels dans un Centre de Commandement Unique de la ligne B et une Direction de Ligne Unique à Denfert-Rochereau ;

ARTICLE 2 : de demander à l'opérateur RATP de produire dans les meilleurs délais les études d'avant-projet pour permettre d'engager fin 2013 les premiers travaux de la première phase d'adaptation du troisième quai de Denfert-Rochereau ;

ARTICLE 3 : de demander aux opérateurs RATP, SNCF et RFF de démarrer sans attendre les études d'AVP du volet « Infrastructures » des Premiers éléments du Schéma Directeur afin d'anticiper la convention de financement afférente qui sera soumise au conseil du STIF d'avril 2013 ;

ARTICLE 4 : de demander aux opérateurs RATP, SNCF et RFF d'engager en lien avec le STIF, les démarches permettant la mise en œuvre des volets « Exploitation » et « Information voyageurs » des Premiers éléments du Schéma Directeur ;

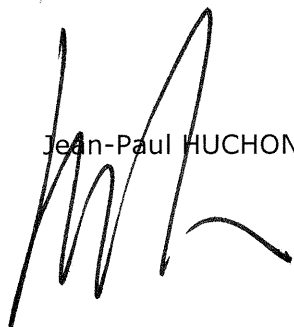
Accusé de réception en préfecture
026-28750078-20130213-2013-026-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

ARTICLE 5 : de solliciter l'Etat et la Région Ile-de-France en vue d'une convention de financement à soumettre au Conseil d'Administration en avril 2013 ;

ARTICLE 6 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 7 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/027
Séance du 13 février 2013

RER B NORD+

AVENANTS N°1 AUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT DES TRAVAUX

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le schéma de principe modificatif de l'opération « RER B NORD+ » approuvé le 20 septembre 2006 ;
- VU** l'avant-projet partiel de l'opération « Réaménagement des quais et de la signalisation » approuvé par le Conseil du STIF le 14 février 2008 ;
- VU** l'avant-projet partiel de l'opération « Réaménagement du terminus de Mitry-Claye » approuvé par le Conseil du STIF le 20 septembre 2006 ;
- VU** la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, RFF, la SNCF et le STIF fixant les engagements des financeurs de l'opération RER B NORD+ sur la tranche fonctionnelle 2 « Réaménagement du terminus de Mitry-Claye », notifiée le 10 septembre 2007 ;
- VU** la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, RFF, la SNCF et le STIF fixant les engagements des financeurs de l'opération RER B NORD+ sur la tranche fonctionnelle A « Réaménagement des quais et de la signalisation », notifiée le 20 octobre 2008 ;
- VU** la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, RFF, la SNCF et le STIF fixant les engagements des financeurs de l'opération RER B NORD+ sur la tranche fonctionnelle B « Réaménagement des quais et de la signalisation », notifiée le 1^{er} décembre 2009 ;
- VU** le rapport n° 2013/027 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les avenants n°1 aux trois conventions de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, RFF, la SNCF et le STIF fixant les engagements des financeurs de l'opération RER B NORD+ sur la tranche fonctionnelle 2 « Réaménagement du terminus de Mitry-Claye » ainsi que sur les tranches fonctionnelles A et B « Réaménagement des quais et de la signalisation », notifiées respectivement le 10 septembre 2007, le 20 octobre 2008 et le 1^{er} décembre 2009 ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer les dits avenants aux conventions précitées et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-027-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2013/028
Séance du 13 février 2013

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA REALISATION,
L'EXPLOITATION ET LE FINANCEMENT DU SERVICE DE NAVETTES
FLUVIALES DE TRANSPORT REGULIER DE PERSONNES DANS LE
BIEF PARISIEN DE LA SEINE**

DECLARATION SANS SUITE DE L'ACTUELLE PROCEDURE DE DSP

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des Transports (Partie Législative) et notamment son article L 1241-2 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la Loi n° 93/122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;
- VU** les articles L 1411-1 à L 1411-18 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** la délibération du conseil en date du 1^{er} juin 2011 décidant du principe d'une gestion déléguée à un tiers de la réalisation, l'exploitation et du financement du service de navettes fluviales de transport régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès verbaux de la Commission de délégation de service public en date des 14 septembre 2011, 16 novembre 2011, 1^{er} octobre 2012 et 23 janvier 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/028 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport du 7 février 2013 et de la Commission économique et tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de déclarer sans suite la procédure de Délégation de Service Public pour la réalisation, l'exploitation et le financement du service de navettes fluviales de transport régulier de personnes dans le bief parisien de la Seine ;

ARTICLE 2 : d'organiser un comité de pilotage regroupant les différentes collectivités concernées par la desserte fluviale sur la Seine dans les meilleurs délais, afin de faire le point sur ce projet ;

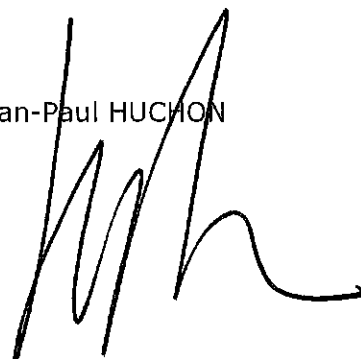
ARTICLE 3 : d'engager une étude afin de définir les sites franciliens où la mise en place de services de transports collectifs de « passeurs de rives », y compris pour les canaux, peuvent être pertinents, ainsi que les conditions de la mise en œuvre de tels services ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-028-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

ARTICLE 4 : la Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Jean-Paul Huchon'.

Délibération n° 2013/029
Séance du 13 février 2013

EXPLOITATION D'UNE LIGNE SEINE-ET-MARNE EXPRESS

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC – DECISION DE PRINCIPE -
AUTORISATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des Transports (Partie Législative) et notamment son article L 1241-2 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la Loi n° 93/122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;
- VU** les articles L 1411-1 à L 1411-18 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** le rapport définissant les caractéristiques des prestations devant être assurées par le délégataire (article L 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales) ;
- VU** le rapport n° 2013/029 ;
- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 24 janvier 2013 ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date du 28 janvier 2013 ;
- VU** les avis de la Commission de l'Offre de Transport du 7 février 2013 et de la Commission Economique et Tarifaire du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le principe de gestion déléguée à un tiers de l'exploitation d'une ligne régulière Seine-et-Marne Express reliant les communes de Meaux et de Melun est adopté.

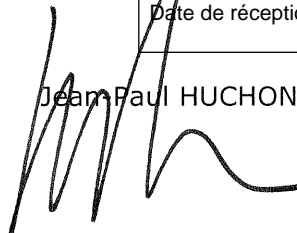
ARTICLE 2 : La Directrice Générale est autorisée à lancer l'Avis d'Appel Public à la Concurrence en vue de recueillir des candidatures.

ARTICLE 3 : La Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-029-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Jean-Paul HUCHON



Délibération n° 2013/030
Séance du 13 février 2013

EVOLUTIONS D'OFFRE FERROVIAIRE POUR LE SERVICE 2014

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 3 mai 2012 ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n° 2013/030 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport en date du 7 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les projets d'évolution d'offre ferroviaire, exploités par la SNCF et la RATP, pour le service 2014 sur les lignes suivantes :

- RER A ;
- RER C ;
- RER D ;
- Réseau Nord Ouest ;
- et dessertes TER en Sud Essonne ;

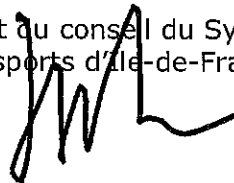
objet du rapport de présentation joint à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : de demander à la SNCF de réserver les sillons auprès de RFF pour une mise en œuvre de ce projet pour le service annuel 2014 ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est mandatée pour négocier les coûts d'exploitation avec la RATP et la SNCF ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-030-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

Délibération n° 2013/031
Séance du 13 février 2013

RER A
ADAPTATION DU CALENDRIER DE L'OFFRE D'ETE
AUGMENTATION DE L'OFFRE D'ETE POUR LA BRANCHE DE MARNE-
LA-VALLEE

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n °2013/031 ;
- VU** l'avis de la Commission de l'Offre de Transport du 7 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le nombre de caisse*km supplémentaires annuelles correspondant à l'adaptation du calendrier de l'offre d'été et à l'augmentation de l'offre d'été pour la branche de Marne-la-Vallée est de 0,25 millions.

ARTICLE 2 : En année pleine, les coûts d'exploitation supplémentaires à la charge du STIF s'élèvent à 0,28 M€ HT 2011.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Accusé de réception en préfecture
075/287500078-20130213-2013-031-DE
Date de télétransmission : 14/02/2013
Date de réception préfecture : 14/02/2013

Délibération n°2013/007
Séance du 13 février 2013

Convention de financement Bus RATP 2013 relative au renouvellement du matériel roulant et à l'acquisition de matériel liée à l'extension des réseaux et au développement de l'offre

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses Articles L 2142-8 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP et notamment ses articles 13 et 14 ;
- VU** le contrat STIF-RATP signé par les parties le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n° 2013/007 ;
- VU** les avis Commission de la Qualité de Service du 7 février 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement bus RATP 2013 relative au renouvellement du matériel roulant et à l'acquisition de matériel liée à l'extension des réseaux et au développement de l'offre, dans le cadre de laquelle le montant maximal de subvention du STIF est fixé à 87,8 M€ ;

ARTICLE 2 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer la convention de financement 2013 visée à l'article 1^{er} et à mettre en œuvre ses dispositions ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130213-2013-007-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception en préfecture : 15/02/2013

Jean-Paul HUCHON



CONVENTION DE FINANCEMENT 2013

relative au renouvellement du matériel roulant BUS et à l'acquisition de matériel liée à l'extension des réseaux et au développement de l'offre

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n°2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par Madame Sophie MOUGARD en sa qualité de directrice générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil en date du 6 juin 2012,

Ci-après dénommé le "STIF",

Et,

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représentée par Monsieur **Laurent MERET**, en sa qualité de Directeur du Département du Matériel Roulant Bus de la RATP,

Ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

Le STIF et la RATP étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :

Conformément aux articles L.1241-1 et suivants du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France.

En application de l'article L.1241-6 du code des transports, la RATP assure jusqu'au 31 décembre 2024 l'exécution des services réguliers de transport routier, créés avant le 3 décembre 2009, qui lui ont été confiés.

Le STIF est propriétaire des matériels roulants dès leur acquisition par la RATP en application de l'article L.2142-8 du Code des transports. La RATP en conserve néanmoins le contrôle et utilise librement ces matériels roulants jusqu'à leur remise au STIF à l'expiration des délais de l'article L1241-6 du Code des Transports susvisé.

Un protocole de gouvernance du matériel roulant a été conclu entre le STIF et la RATP en application des dispositions de l'article 14 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011. Ce protocole qui figure en Annexe V-3 du Contrat STIF – RATP 2012- 2015, fixe les conditions dans lesquelles les parties sont respectivement associées à la procédure d'acquisition ou de rénovation du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des services assurée par la RATP.

Il définit également les modalités de rémunération versée à la RATP au titre des investissements réalisés par elle pour la réalisation, l'acquisition ou le renouvellement de ce matériel.

Les matériels roulants font, par ailleurs, l'objet d'un Plan Quadriennal d'Investissement (PQI) qui figure au contrat STIF-RATP 2012-2015. Ce PQI retrace, en emploi et en ressources, l'ensemble des investissements et notamment les matériels roulants bus.

Le PQI repose sur les principes suivants :

- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 50 % en cas de renouvellement ;
- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 100 % en cas d'extension de réseau ou de développement d'offre.

Enfin, les acquisitions d'autobus par la RATP seront réalisées au moyen de marchés passés selon ses propres règles de mise en concurrence auprès de ses fournisseurs, en conformité avec les principes de gouvernance figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2012 -2015.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT

La présente convention de financement définit les modalités de financement des investissements 2013 prévus dans le cadre du plan quadriennal d'investissement 2012-2015 annexé au contrat quadriennal STIF-RATP et énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 2.1. Périmètre et types d'investissement concernés

Les investissements concernés par la présente convention seront réalisés conformément aux dispositions de l'accord de gouvernance sur le matériel roulant susvisé, et recouvriront notamment les sujets suivants :

- acquisition de véhicules ;
- acquisition des équipements embarqués nécessaires à l'utilisation des véhicules, ces équipements embarqués étant des biens de retour remis à l'AO le 31 décembre 2024 ;
- rénovation partielle ou totale d'autobus.

Article 2.2 Nombre de véhicules à acquérir et montant financier de l'investissement et de la subvention du STIF

Le montant financier de l'investissement de la présente convention s'élève à un montant maximum de **131,9 M€**, qui se décomposent :

- Au titre du renouvellement du parc : **84,4 M€** dont 7,9 M€ pour le renouvellement d'équipements embarqués et rénovation d'autobus et 76,5 M€ pour le renouvellement du matériel roulant. Ce financement est subventionné à hauteur de 50 % par le STIF, soit un plafond de 42,2 M€ de subvention au coût réel actualisé.
- Au titre de l'extension des réseaux et du développement de l'offre à **43,7 M€**. Ce financement est subventionné à hauteur de 100% par le STIF, soit un plafond de 43,7 M€ de subvention au coût réel actualisé.

Le plafond des subventions du STIF s'élève à **85,9 M€** pour l'acquisition de :

- 271 véhicules standards ;
- 140 véhicules articulés ;
- 22 véhicules midibus.

Les livraisons des véhicules s'effectueront en 2013 et 2014.

- Afin de prendre en compte les incertitudes liées aux besoins de matériel roulant bus, la RATP est autorisée, après validation expresse du comité de pilotage, à réaliser des ordres de services supplémentaires pour une tranche maximum correspondant à 5% du nombre de bus acquis en renouvellement, soit **3,8 M€**. Ces matériels sont subventionnés à 50% par le STIF dans des conditions financières et juridiques similaires à celles définies dans la présente convention, soit pour un plafond maximum de subvention de **1,9 M€** au coût réel actualisé.

Au total le montant plafond de subvention du STIF s'élève ainsi à **87,8 M€**.

ARTICLE 3 – COUT D’ACQUISITION

Les coûts qui sont répartis à l’Article 4, entre le STIF et la RATP, doivent être entendus comme les coûts réels plafonnés de l’acquisition des autobus, aux conditions des marchés signés par la RATP.

- Le coût A est le prix convenu au marché hors aléas.
- Le coût B est le coût de l’indexation déterminé à partir des conditions d’indexation du marché appliquées au prix convenu au marché hors aléa,
- Le coût C correspond aux coûts d’acquisition des équipements complémentaires embarqués sur les autobus lorsqu’ils ne sont pas inclus dans les marchés,
- Le coût D est la somme des coûts A, B et C. L’évolution du coût total D est plafonnée à 4 % maximum en moyenne annuelle sur la durée de la convention.
- Le coût E correspond aux coûts liés :
 - o aux avenants de confort et de service,
 - o à la mise en œuvre de contraintes réglementaires et de l’application de normes nouvelles apparues après la passation du marché, faisant l’objet d’avenant,
- Le coût F correspond aux aléas et autres avenants. Le montant du coût F ne peut être supérieur à 4 % du montant du marché hors aléas.

Le coût réel plafonné est la somme des coûts D, E et F.

Dans le cas où le coût réel de l’acquisition dépasserait le coût réel plafonné ainsi défini, la différence entre le coût réel de l’acquisition et le coût plafonné est à la charge de la RATP.

Les parties s’engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés et éviter de trop fortes variations.

ARTICLE 4– PLAN DE FINANCEMENT

Comme il a été rappelé ci-dessus, le contrat STIF-RATP 2012-2015 entre les parties stipule que :

- sont subventionnés à 50 % les autobus correspondant à du renouvellement d’autobus au parc ainsi qu’après accord du STIF la rénovation partielle ou totale d’autobus ;
- sont subventionnés à 100 % les autobus correspondant à de l’accroissement d’offre ;
- les équipements embarqués suivent le taux de subvention du matériel roulant auquel ils sont associés.

Le financement de l’investissement est assuré selon ces principes par les parties dans les limites pour le STIF du coût réel plafonné défini à l’article 3 et des dispositions de l’article 2.

Les sommes versées par les parties peuvent néanmoins varier, en application des dispositions de l'article 7.

Les contributions du STIF constituent des subventions d'équipement non assujetties à la TVA.

Le matériel acquis apparaît dans les comptes de la RATP pour l'intégralité de sa valeur.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'UTILISATION DU MATERIEL ROULANT

La RATP respecte ses engagements pris dans le cadre du contrat STIF RATP 2012-2015 notamment en matière de disponibilité, pérennité et maintien en bon état des matériels roulants bus, ainsi que ses engagements pris en matière d'information voyageurs, conformément à la charte des supports et contenus du STIF et au SDIV.

A cet égard et conformément à l'accord de gouvernance figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2012-2015, la RATP présente au STIF annuellement sa politique de maintenance du matériel roulant.

ARTICLE 6 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT

Article 6.1 – Comité de pilotage de gouvernance du matériel roulant

Le suivi de l'investissement sera réalisé dans le cadre des réunions mensuelles du comité de pilotage STIF-RATP mis en place par l'article 1.3 du protocole sur la gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF –RATP 2012-2015.

Dans ce cadre, le STIF approuve notamment les opérations d'évolution des mouvements du parc (acquisition, affectation, cession, réforme..) et des modifications techniques des matériels roulants.

Le comité de pilotage est par ailleurs l'instance décisionnelle qui valide toutes les grandes étapes des consultations : de l'approbation du cahier des charges fonctionnel, comprenant notamment les principales spécifications techniques, jusqu'à l'approbation de choix de l'offre la plus avantageuse pour autoriser le lancement du processus d'approbation dans le respect de des procédures propres à la RATP.

Pour préparer le suivi de la convention, dans le cadre du comité de pilotage, un dossier est établi par la RATP, permettant en particulier de suivre :

- le coût réel plafonné, ses composantes et leur évolution,
- le programme actualisé d'affectation,
- les conditions de réalisation de l'investissement en cours et à réaliser par la RATP,
- le respect du plan de financement de l'investissement prévu à l'article 4,
- l'échéancier des versements et les modalités de paiement prévus à l'article 8,
- ainsi que tout autre point relatif à l'investissement mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des parties.

Article 6.2 – Suivi de l'investissement

La RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives à l'investissement.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objets de la présente convention, pendant 10 ans à compter de l'émission des dites pièces.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, tous informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous 10 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique) sans retraitement particulier.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments extra-comptables faisant l'objet d'un traitement particulier.

Article 6.3 – Confidentialité des documents et informations transmises au titre des articles précédents

1. L'expression Informations Confidentielles désigne toutes les informations et/ou documents communiqués au STIF par la RATP dans le cadre de l'exécution de la présente convention.
2. Le STIF s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'il s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente convention, et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.

Le STIF s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre but que celui décrit dans l'objet de la présente convention. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des Informations Confidentielles.

3. La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles le STIF apporterait la preuve écrite :
 - qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées ;
 - qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la présente convention ;
 - qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.
4. Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 10 (dix) ans à compter de la date de réception de ces Informations."

ARTICLE 7 – DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAIS

Article 7.1 – Force majeure et défaillance des industriels

En cas de force majeure entraînant notamment une modification des conditions de fabrication des autobus, ou en cas de défaillance des titulaires des marchés, la RATP devra en avvertir le STIF en comité de pilotage, afin que les parties puissent s'entendre

sur les mesures à prendre, et le cas échéant soumettre les modifications qui devraient être prises pour accord au STIF, dans les conditions définies à l'article 6.

La RATP s'engage, en sa qualité de cocontractant vis-à-vis des tiers avec lesquels elle aura conclu un contrat pour la réalisation de l'investissement, notamment :

- à prendre toutes mesures utiles et requises pour tenter de remédier à la situation dans les meilleurs délais et au moindre coût, de manière à ne pas affecter les conditions de réalisation et les modalités de financement de l'investissement ;
- et à gérer tout litige, contentieux ou non, avec l'un quelconque de ses cocontractants ou tous autres tiers dans le cadre des contrats conclus pour la réalisation de l'investissement.

Article 7.2 – Avenants résultant d'évolutions de la réglementation

Les modifications réglementaires s'appliquant sur le territoire français postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant de modifier les caractéristiques des autobus ou leurs conditions de réalisation devront être soumises au comité de suivi prévu à l'article 6.1 de la présente convention.

Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût ou délai de l'opération d'acquisition, leurs contributions seront ajustées à concurrence de leur contribution finale respective, à la date du constat de l'événement, à l'origine de la variation du coût réel plafonné. Cet accord sera arrêté par le comité de pilotage de la gouvernance du matériel roulant rappelé à l'article 6-1.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

Article 7.3 – Avenants dans le cadre du déroulement contractuel du marché

La prise en charge des avenants proposés par la RATP et le STIF sera validée en comité de pilotage prévu à l'article 6.1 de la présente convention.

Article 7.4 – Restitution au STIF des pénalités perçues par la RATP dans le cadre du marché

La RATP reversera au STIF à hauteur de sa part de contribution toutes les pénalités perçues du/de(s) constructeur(s) au titre de la présente. Le versement de ces pénalités se fera en déduction des appels de fonds de la RATP tels que définis à l'article 8.

Le calcul sera justifié et les copies des pièces justificatives seront communiquées au STIF selon les modalités définies à l'article 6.

Article 7.5 – Autres situations

Les parties s'engagent à examiner en comité de pilotage toute autre situation que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.4, ainsi que ses conséquences, y compris financières.

En tout état de cause, toutes modifications du programme d'investissements, ou des caractéristiques techniques des matériels proposées par une partie et avalisées par le comité de pilotage seront à la charge financière de cette partie demanderesse.

ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

Article 8.1 – Modalités des demandes de versement

Les parties conviennent d'un appel de fonds à dépenses comptabilisées.

Ces dépenses sont comptabilisées, dans les comptes de la RATP, selon plusieurs modalités, notamment :

- facture comptabilisée (réglée ou non);
- réception faite, et facture non parvenue.

Le suivi comptable de la RATP atteste du caractère engageant, pour la RATP, des appels de fonds ainsi émis.

Les extractions du système comptable de la RATP feront ainsi apparaître :

- en cas de facture comptabilisée, un identifiant des factures reçues des fournisseurs ;
- en cas de réception sans facture parvenue, un montant de charge à payer.

Ces extractions du système comptable permettront d'établir une assiette financière à partager entre financeurs dans la limite du coût réel plafonné pour la part du STIF, l'application du pourcentage (50-50 ou 100-0) réalisera la liquidation de la facture émise.

Au-delà de ces appels de fonds, le suivi relève du comité de pilotage.

La RATP établira semestriellement ses demandes de versement, selon l'échéancier figurant en annexe. Cet échéancier sera actualisé et validé par la dernière séance du comité de pilotage. Ces demandes devront être transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour le STIF pour l'année n, (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe 3) et les éventuels avenants à la Convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond à la prévision de dépenses de l'année n et aux éventuels avenants à la convention, déduction faite d'une part des éventuelles pénalités et d'autre part de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les justificatifs de paiements relatifs à l'année n-1 seront présentés lors du 1^{er} acompte de l'année n. Ils viendront ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses réelles de l'année n-1 ont été différentes de celles prévues pour l'année n-1.

Ces justificatifs consistent en un listing retraçant l'ensemble des factures comptabilisées, les dépenses internes et les charges à payer, en distinguant ce qui relève des matériels et des équipements complémentaires et des outillages spécifiques. Les factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

Article 8.2 – Modalités de paiement

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fourni au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 8.1, des conclusions des comités de pilotage et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète des dites pièces.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

Article 8.3 – Paiement du solde final

Le solde final dû par le STIF représentera pour chaque ordre de livraison et de service 5% des sommes totales dues par le STIF. Avant chaque solde final, la RATP :

- réceptionne les éléments par la RATP et accomplit toutes les formalités et opérations relevant de la RATP permettant la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- et à la fourniture du bilan technique et financier lié à cet ordre de livraison et de service qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

Une fois ces opérations réalisées, le solde final pourra être présenté dans le cadre d'un appel d'une demande de fond décrit à l'article 8.1.

Article 8.4 – Prise en compte du contrat 2012-2015

Le montant des paiements tiendra compte du mécanisme d'ajustement prévu à l'article 91-2 « Ajustement à la fin du contrat » du contrat STIF-RATP 2012-2015.

ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier pour chaque ordre de livraison et de service émis qui sera examiné par le STIF au plus tard 1 an après la mise en service du dernier équipement livré dans le cadre de cet ordre de livraison et de service.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées à l'article 6.1.1.

ARTICLE 10 – COMMUNICATION

1. Actions de communication :

La présente convention n'a pas pour objet de financer les opérations de communication associées au projet. Les parties s'engagent à examiner de manière concertée les opérations de communication dans le cadre des dispositions relatives à la communication prévues dans le contrat STIF-RATP 2012-2015.

2. Habillage et design intérieur :

Les dispositions prévues dans l'accord de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2012-2015 s'appliquent au matériel roulant bus objet de la présente convention.

ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS

Après le prononcé de leur réception par la RATP, les autobus objet de la présente convention, sont propriété du STIF, mais la RATP les utilise librement, pour les besoins d'exploitation des services de transport dont l'exécution lui est confiée conformément à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'à l'expiration des contrats d'exploitation.

Au terme de l'exploitation de ces services, les biens, tels que définis à l'article 2 de la présente convention, seront remis au STIF conformément à la Réglementation en vigueur à ce jour.

ARTICLE 12 – RESPONSABILITE

Sans préjudice des actions récursoires ou en garantie qu'elle pourrait exercer, la RATP, en tant qu'entité adjudicatrice, demeure responsable de l'exécution des marchés passés avec les industriels et du respect de la réglementation sur la sécurité des biens et des personnes.

Le STIF et la RATP seront néanmoins responsables, chacune l'une vis-à-vis de l'autre, des préjudices résultant de leur fait ou du fait de leurs préposés, causés dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 13 – DUREE DE LA CONVENTION

Une fois signée par les parties, la présente convention prend effet à compter de la date de sa notification, par lettre recommandée avec accusé réception, par le STIF à la RATP.

La présente convention s'applique au financement de tous les ordres de livraison et de service ou commandes émis du 1^{er} janvier 2013 jusqu'au 31 décembre 2014 dans le cadre des marchés d'acquisition d'autobus, d'équipements et d'outillages d'autobus.

La présente convention prendra fin au paiement du solde final tel que défini au 8.3.

ARTICLE 14 – RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas de manquements graves, par l'autre partie, d'une ou plusieurs de ses obligations contractuelles.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de deux mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

En cas de résiliation par le STIF et sous réserve que la RATP n'ait pas commis de manquements graves à ses obligations contractuelles, le STIF s'engage à rembourser à la RATP, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

La question du financement des investissements est une clause substantielle du contrat STIF-RATP 2012-2015, la présente convention de financement est la traduction de modalités d'application de ce volet du contrat. La résiliation de la présente convention ne saurait mettre en cause la pérennité du contrat 2012-2015, les principes de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 ou les taux de subvention des matériels roulants et des biens associés sur lesquels les parties se sont accordées.

De ce fait, les conséquences de toutes natures liées à cette résiliation devront être nécessairement prises en compte par voie d'avenant dans le cadre du contrat STIF-RATP 2012-2015.

ARTICLE 15 – SUSPENSION DES PAIEMENTS

En cas de manquement grave aux obligations contractuelles et après mise en demeure de remédier au défaut sans effet après un délai de 30 jours ouvrés, le STIF se réserve le droit de suspendre, dans l'attente de la correction du défaut constaté, le versement des financements prévues par la présente convention, sans préjudice du versement par la RATP d'une indemnité compensant le préjudice éventuellement supporté par le STIF.

ARTICLE 16 – REGLEMENT DES DIFFERENDS

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, seront déferés au Tribunal Administratif de Paris.

ARTICLE 17 – ANNEXE

Est annexée au présent contrat à valeur contractuelle le budget des appels à subvention.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux,

Le STIF

Représenté **par Sophie Mougard**

En sa qualité de Directrice Générale du STIF

Date :

La RATP

Représentée par **Laurent Méret**

En sa qualité de Directeur du département MRB de la RATP

Date :

Délibération n° 2013/033
Séance du 13 février 2013

**TRANSFERT DE 20 RAMES MI84 POUR L'EXPLOITATION DES
NAVETTES JUVISY-MELUN DU RER D ET MELUN-MONTEREAU DU
RESEAU SUD EST**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** Le Code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 300-2 et suivants et R300-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2013/033 ;
- VU** les avis de la Commission de la Qualité de Service du 7 février 2013 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

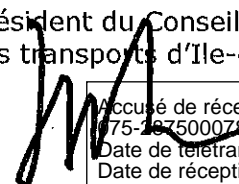
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le déploiement de 20 rames MI84 pour l'exploitation des navettes entre Juvisy et Melun sur le RER D et entre Melun et Montereau sur le réseau Sud Est, en remplacement des rames Z5300 ;

ARTICLE 2 : de demander à la SNCF, à la RATP et à RFF de transmettre au STIF sous 3 mois le détail des modalités opérationnelles et financières du transfert de ces rames permettant l'élaboration d'une convention de financement ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la Directrice Générale du STIF à prendre tout acte permettant la finalisation du Schéma de Secteur du réseau Est et du RER E.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Accusé de réception en préfecture
75-287500072-20130213-2013-033-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

Jean-Paul HUCHON

Délibération n° 2013/034
Séance du 13 février 2013

REGULARISATION DE SUBVENTIONS

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le règlement budgétaire et financier du STIF adopté le 29 mars 2006 et modifié par le Conseil le 7 décembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2013/034 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service du 7 février 2013 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 février 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvée la régularisation des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour l'opération suivante :

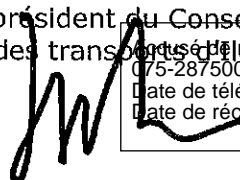
- SNCF - notification E2051 du 9/04/2009 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 31/07/2015

ARTICLE 2 : est autorisé à titre exceptionnel le versement du solde des subventions attribuées au titre du produit des amendes, pour les opérations suivantes :

- RATP – notification F1123 du 13/12/2004
- Ville de Mitry-Mory – notification B2042 du 30/06/2005

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



075-287500078-20130213-2013-034-DE
Date de télétransmission : 15/02/2013
Date de réception préfecture : 15/02/2013

Jean-Paul HUCHON

Délibération n°2013/035
Séance du 13 février 2013

**MAINTIEN DU REGIME INDEMNITAIRE POUR LES GRADES
D'ADJOINT ADMINISTRATIF DE 1ERE CLASSE
D'ADJOINT TECHNIQUE DE 1ERE ET DE 2EME CLASSE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, notamment l'article 20 ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, notamment les articles 88 et 111 ;
- VU** la loi n°2010-751 du 5 juillet 2010 dite loi de rénovation du dialogue social, notamment l'article 40 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-540 du 17 mai 2011 modifiant le décret n°91-875 du 6 septembre 1991 pris pour l'application du premier alinéa de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** le décret n°2012-1457 du 24 décembre 2012 modifiant le décret n°97-1223 du 26 décembre 1997 portant création d'une indemnité d'exercice de missions des préfectures ;
- VU** l'arrêté ministériel du 24 décembre 2012 fixant les montants de référence de l'indemnité d'exercice de missions des préfectures ;
- VU** la délibération n° 2006/0259 du 29 mars 2006 du Conseil du STIF, relative à l'adoption du régime indemnitaire ;
- VU** la délibération n°2010/0143 du 17 février 2010 portant modification du régime indemnitaire ;
- VU** la délibération n°2011/0659 du 6 juillet 2011 portant modification du régime indemnitaire ;
- VU** la délibération n° 2012/353 du 13 décembre 2012 portant adoption du budget primitif du STIF pour 2013 ;
- VU** le rapport n° 2013/035 ;

CONSIDERANT qu'il appartient au Conseil d'adopter les modalités d'application des primes et indemnités instituées par voie réglementaire ;

Après en avoir délibéré,

Accusé de réception en préfecture 075-287500078-20130213-2013-035-DE Date de télétransmission : 15/02/2013 Date de réception préfecture : 15/02/2013

DECIDE

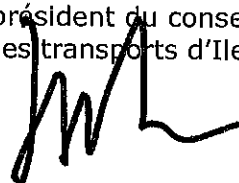
ARTICLE 1 : En application des dispositions de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984, le montant de référence de l'indemnité d'exercice de missions des préfectures pour les grades d'adjoint administratif de 1^{ère} classe et d'adjoint technique de 1^{ère} et de 2^{ème} classe est maintenu à compter du 1^{er} janvier 2012 à titre individuel aux agents concernés.

Les dispositions de la délibération n° 2006/0259 du 26 mars 2006, complétées par les délibérations des 17 février 2010 et du 6 juillet 2011 portant modification du régime indemnitaire, demeurent inchangées.

ARTICLE 2 : Les dépenses correspondantes seront imputées sur le chapitre 64 – frais de personnel.

ARTICLE 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

Décision n° 20130065

du 25 FEV. 2013

portant délégation de signature

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** la nomination de Mme Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence de la Directrice Générale, délégation de signature est donnée à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions à Madame Catherine BARDY, Directrice de l'Exploitation du 4 au 8 mars 2013 inclus, à l'exception des ordres de mission à l'étranger.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise à l'intéressé et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Sophie MOUGARD

DECISION N° 20130071
DU 27 FEV. 2013
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile de France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la nomination de Madame Catherine BARDY en qualité de directrice de l'exploitation ; la nomination de Monsieur Sylvain Michelin sur le poste de chef de la division Intermodalité et PDU, la nomination de Monsieur Patrice Saint-Blancard sur le poste de chef de la division Offre Ferroviaire, la nomination de Madame Isabelle Briend sur le poste de chef de la division Offre Routière Dense, la nomination de Monsieur Jean-Daniel Alquier sur le poste de chef de la division Offre Routière Bassin ; la nomination de Madame Gaëlle Galand sur le poste de chef de la division Politique de service et Etudes d'exploitation ; la nomination de Monsieur Philippe Tardy sur le poste de chef de la division Transports scolaires ;

CONSIDERANT que les attributions de Madame Catherine Bardy sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains, offre ferroviaire, offre routière, et politique de service et études d'exploitation ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Sylvain Michelin sont les suivantes : intermodalité et plan de déplacements urbains ; les attributions de Monsieur Patrice Saint-Blancard sont les suivantes : offre ferroviaire ; les attributions de Madame Isabelle Briend sont les suivantes : offre routière en zone dense ; les attributions de Monsieur Jean-Daniel Alquier sont les suivantes : offre routière de bassin ; les attributions de Madame Gaëlle Galand sont les suivantes : politiques de service et études d'exploitation ; les attributions de Monsieur Philippe Tardy sont les suivantes : transports scolaires ;

CONSIDERANT que Madame Véronique André est adjointe au chef de la division Offre Routière de Bassin ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Madame Catherine Bardy, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
 - concernant les marchés inférieurs à 15 000 € HT, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
 - concernant tout marché supérieur à 15 000 € HT, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes ;
- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;
- les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL.

ARTICLE 2 : délégation de signature est donnée à Madame Catherine Bardy à l'effet de signer :

- concernant l'intermodalité et le plan de déplacements urbains : les contrats d'axe et de pôle, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT, les conventions de financement des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipement affectés au transport et mentionnés au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 2 000 000 euros HT, les prorogations de délais des subventions ;
- concernant la politique de service et les études d'exploitation : les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, les conventions de financement de l'information multimodale dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT, ; les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ainsi que les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT;
- concernant l'offre ferroviaire : les décisions de création et de modification de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT, les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT, les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT, les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT ;

- concernant l'offre routière : les décisions de création, de modification et de suppression de lignes dont l'incidence financière est inférieure à 1 000 000 d'euros HT ; les contrats d'exploitation de type 2, les conventions partenariales et leurs avenants que la Directrice générale est habilitée à signer ; les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois ; les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés ; les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ; la validation des résultats de comptages ; les décisions relatives au sectionnement des autorisations des lignes régulières ;
- Concernant les transports scolaires : les avis, lorsqu'ils sont nécessaires, sur les modifications, les résiliations, les reconductions et les conditions de renouvellement des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires transférés à des autorités organisatrices de proximité ; les décisions de reconduction des marchés de transport scolaire du STIF et les ordres de service sans incidence financière ; les bons de commande pour les marchés de transport scolaire adapté des élèves et étudiants handicapés ; les décisions d'ordre individuel et les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap ; Les pièces justificatives pour l'établissement des dotations aux conseils généraux délégués.

ARTICLE 3: en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, délégation de signature est donnée à l'effet d'assumer les délégations définies à l'article 1, chacun dans la limite de ses attributions, à :

- Monsieur Sylvain Michelon, chef de la division Intermodalité et PDU,
 - Monsieur Patrice Saint-Blancard, chef de la division Offre Ferroviaire,
 - Madame Isabelle Briend, chef de la division Offre Routière Dense,
 - Monsieur Jean-Daniel Alquier, chef de la division Offre Routière Bassin,
 - Madame Gaëlle Galand, chef de la division Politique de service et Etudes d'exploitation,
 - Monsieur Philippe Tardy, chef de la division Transports Scolaires,
- sous réserve, s'agissant des marchés publics, qu'ils soient passés en procédure adaptée.

ARTICLE 4 : en cas d'absence ou d'empêchement de Mme Catherine Bardy,

Article 4.1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Sylvain Michelon à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les conventions de financement d'études relatives au plan de déplacements urbains dont le montant est inférieur à 210 000 euros HT ;

Article 4.2 : délégation de signature est donnée à Monsieur Patrice Saint-Blancard à l'effet de signer :

- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- les autorisations de modifications mineures de service du réseau ferré (RATP et SNCF) dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 500 000 euros HT ;

Article 4.3 : délégation de signature est donnée à Madame Isabelle Briend à l'effet de signer :

- les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois,
- les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ;

Article 4.4 : délégation de signature est donnée à Monsieur Jean-Daniel Alquier et, en son absence ou son empêchement, à Madame Véronique André à l'effet de signer :

- les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois,
- toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés,
- les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
- la validation des résultats de comptages ;

Article 4.5 : délégation de signature est donnée à Madame Gaëlle Galand à l'effet de signer :

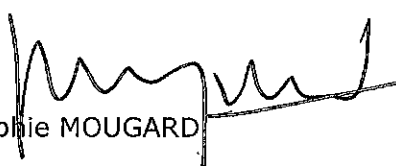
- les conventions de subvention au titre de la qualité de service dont le montant est inférieur à 200 000 euros HT,
- les conventions d'échanges de données dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,
- les licences d'accès aux données du système d'information multimodale (SIM) dont le montant est inférieur à 2 000 000 d'euros HT,

Article 4.6 : délégation de signature est donnée à Monsieur Philippe Tardy à l'effet de signer, concernant les transports scolaires,

- les avis, lorsqu'ils sont nécessaires, sur les modifications, les résiliations, les reconductions et les conditions de renouvellement des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires transférés à des autorités organisatrices de proximité,
- les décisions de reconduction des marchés de transport scolaire du STIF et les ordres de service sans incidence financière,
- les bons de commande pour les marchés de transport scolaire adapté des élèves et étudiants handicapés
- les décisions d'ordre individuel et les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap,
- Les pièces justificatives pour l'établissement des dotations aux conseils généraux délégués

ARTICLE 5 : la décision de la directrice générale n° 20120263 du 23 juillet 2012, est abrogée.

ARTICLE 6 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0003
du 10 janvier 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION DU VERSEMENT
DE TRANSPORT**

La directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le Code des Transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20 ;

VU l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat N° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du Conseil à la Directrice Générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le jugement du Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val-de-Marne du 30 novembre 2011 ;

CONSIDERANT

-que la délibération en date du 11 avril 2012 a donné compétence à la directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour abroger ou retirer toute décision qui ne serait plus conforme aux dispositions de l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,

-que l'exonération du versement de transport est réservée aux seules associations et fondations reconnues d'utilité publique, à but non lucratif dont l'activité est de caractère social,

-que l'Institut Gustave Roussy n'est ni une association ni une fondation mais une personne morale de droit privé aux termes de l'article L.6162-2 du Code de la Santé Publique ;

-qu'en outre, l'Institut Gustave Roussy n'est pas reconnue d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat,

-que le caractère social de son activité n'est pas démontré, notamment parce qu'il assure les mêmes missions de soins que les établissements publics de santé dans les mêmes

conditions de fonctionnement et de financement et que la participation de bénévoles à ses activités n'est pas justifiée,

-qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas remplies ;

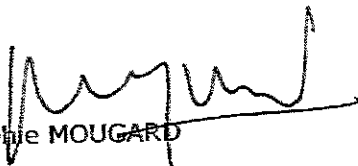
DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement de la taxe dite de versement de transport établie le 23 septembre 2003 pour l'Institut Gustave Roussy est abrogée à compter de la date de notification de la présente décision.

ARTICLE 2: Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale du Val-de-Marne – rue Pasteur Valery Radot 94011 Créteil Cedex.

ARTICLE 3: La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale



Sophie MOUGARD

Décision n° 20130058

Du 18 février 2013

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2013**

**OPERATIONS COMPRISES
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 8 février 2013 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 7 février 2013 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets n'a été formulée

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission qualité de service n'a été formulée

DECIDE

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130218-20130058-AU
Date de réception en préfecture : 21/02/2013

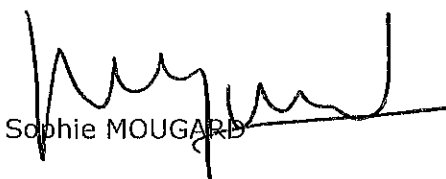
ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention maximale est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
C2019	Aménagement des accès voirie à la gare RER d'Emerainville-Pontault-Combault (77)	990 000,00
C6018	Désaturation de l'accès secondaire de la gare RER B de la Courneuve Aubervilliers (93)	609 000,00
E3456	Mise en accessibilité de 43 points d'arrêt à Villepinte (93)	627 375,00
E3457	Mise en accessibilité de 111 points d'arrêt à Sartrouville (78)	875 250,00
E3458	Mise en accessibilité de 19 points d'arrêt à Gagny (93)	302 625,00
F4165	Réaménagement d'un site propre bus et d'un point d'arrêt à Evry (91)	609 000,00
F7101	Création de points d'arrêt bus sur la Commune de Valenton (94)	224 250,00
J3086	Renouvellement du SAEIV sur le réseau CT 2 Melibus	1 331 700,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
C2019	Communes de Pontault-Combault (77)	990 000,00
C6018	SNCF	609 000,00
E3456	AFU Paris Nord 2	627 375,00
E3457	Communauté de Communes Boucle de la Seine	875 250,00
E3458	Ville de Gagny (93)	302 625,00
F4165	Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne	609 000,00
F7101	Conseil Général du Val de Marne	224 250,00
J3086	Véolia Transport Vaux le Pénil	1 331 700,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Sophie MOUGARD

Décision n° 20130059

Du 18 février 2013

**PROGRAMME D'UTILISATION
DU PRODUIT DES AMENDES 2013**

OPERATIONS INFÉRIEURES A 200 000 €

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est inférieure à 200 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
E3459	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt au Mesnil le Roi (78)	9 117,00
E3460	Mise en accessibilité de 6 points d'arrêt à Jouy en Josas (78)	40 476,00
E3461	Mise en accessibilité de 6 points d'arrêt à Chanteloup en Brie (77)	83 250,00
E3462	Mise en accessibilité de 7 points d'arrêt à Vitry sur Seine (94)	87 750,00

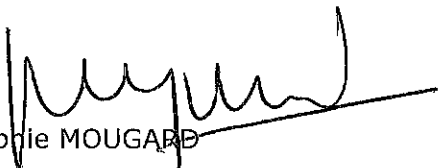
E3463	Mise en accessibilité de 8 points d'arrêt à Vernou La Celle (77)	92 100,00
S2010	Aménagement de stationnements Véligo en gare de Boissy St Léger (94)	67 800,00
S2011	Aménagement de stationnements Véligo en station de St-Denis Université (93)	63 100,00

Accusé de réception en préfecture
 075-28750678-2013-0059-AU
 Date de réception préfecture : 21/02/2013

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
E3459	Ville le Mesnil le Roi (78)	9 117,00
E3460	Ville de Jouy en Josas (78)	40 476,00
E3461	EPAMARNE	83 250,00
E3462	Ville de Vitry sur Seine (94)	87 750,00
E3463	Ville de Vernou La Celle (77)	92 100,00
S2010	RATP	67 600,00
S2011	RATP	63 100,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


 Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0061

du 18 février 2013

RELATIVE AU REFUS D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'association «Le groupe hospitalier Diaconesses Croix Saint-Simon» dont le siège est situé 95 rue de Reuilly, 75012 Paris, enregistré sous le n° siret 445 043 326 00013, demande l'exonération du versement de transport pour l'hôpital de la Croix Saint-Simon et l'hôpital des Diaconesses, dont elle assure la gestion,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que cependant, l'association n'est pas reconnue d'utilité publique,
- que les documents produits ne démontrent pas que les hôpitaux Diaconesses Croix Saint-Simon, établissements de santé privés d'intérêt collectif, sont gérés différemment des établissements hospitaliers publics assujettis à la taxe transport,
- qu'ainsi son financement résulte essentiellement de fonds publics,
- que la part des bénévoles au sein du groupe hospitalier n'est pas prépondérante et qu'il n'a pas été prouvé qu'ils concourent à l'activité des salariés,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : l'association «Le groupe hospitalier Diaconesses Croix Saint-Simon» ainsi que les hôpitaux cités ci-dessous et dont elle assure la gestion, ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- l'hôpital de la Croix Saint-Simon, 125 rue d'Avron, 75020 Paris, siret 445 043 326 00039,
- l'hôpital des Diaconesses, 18 rue Sergent Bauchat, 75012 Paris, siret 445 043 326 00021.

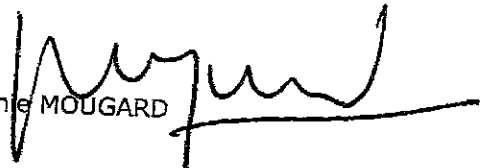
ARTICLE 2 : Cette décision est incontestable.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris - Immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai - 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale

Sophie MOUGARD



Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013_0062

du 8 mars 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que la Fondation «Œuvre de la Croix Saint-Simon» située 18, rue de la Croix Saint-Simon, 75020 Paris, enregistrée sous le n° sifret 784 809 683 00013, est reconnue d'utilité publique par décret du 26 décembre 1922,
- que la gestion désintéressée de la Fondation est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'exercice d'une activité dans le champ sanitaire, social et médico-social n'est pas suffisant en soi pour établir le caractère social de l'activité de la Fondation,
- qu'il n'a pas été démontré que les modalités de gestion de ses établissements soient différentes de celles d'un organisme exerçant une activité similaire,
- que le financement de l'activité, assurée par du personnel salarié, relève essentiellement de fonds publics et de la participation financière des usagers,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Les décisions d'exonération du paiement du versement de transport établies au nom de :

- la crèche Sainte-Amélie le 29 juillet 1993,
- la crèche de la Providence et de la maison de retraite Saint-Vincent de Paul le 28 décembre 1998
- la Fondation Œuvre de la Croix Saint-Simon, l'hôpital de la Croix Saint-Simon et la crèche Sainte-Amélie le 5 juillet 2000,

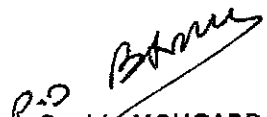
sont abrogées à compter du 1^{er} mai 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris - Immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai - 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale


P.D
Sophie MOUGARD
**Pour la Directrice Générale
et par délégation**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0064

du 28 février 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association pour l'Insertion et la Réinsertion Professionnelle et Humaine des Handicapés, située 17, impasse Truillot, 75011 Paris est enregistrée sous le n° siret 775 660 970 00309,
- qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret du 19 février 1968,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que les documents produits ne démontrent pas que la gestion des structures -centres de formation professionnelle et continue, établissements ou services d'aide par le travail et entreprises adaptées- est différente de celle exercée par des organismes qui ont la même activité,
- que le financement de ces établissements est apporté pour une part importante par des fonds publics et l'activité est exercée essentiellement par du personnel salarié,
- qu'ainsi que le caractère social de l'activité n'est pas démontré,

- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

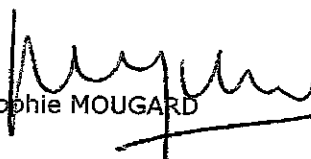
ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération établie le 26 février 1992, au nom de l'Association pour l'Insertion et la Réinsertion Professionnelle et Humaine des Handicapés, anciennement dénommée «Association pour la réhabilitation professionnelle par le travail protégé», est abrogée à compter du 1^{er} mai 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble Le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013 - 0066

du 25 Février 2013

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande;

CONSIDERANT

- que l'association «Petits Princes» située 15 rue Sarrette, 75014 Paris, dont le n° siret est 378 686 265 00034, sollicite l'exonération du paiement du versement de transport,
- que l'association est reconnue d'utilité publique par décret du 2 juin 2010,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que les actions menées par l'association «Petits Princes» permettent aux enfants et adolescents gravement malades de réaliser leurs rêves,
- que le financement résulte principalement du mécénat, des dons et des legs et que l'activité est exercée avec le concours de bénévoles,
- qu'ainsi les modalités d'exercice de l'activité menée par l'association «Petits Princes» sont de nature à démontrer le caractère social de l'activité,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales sont ainsi remplies.

DECIDE

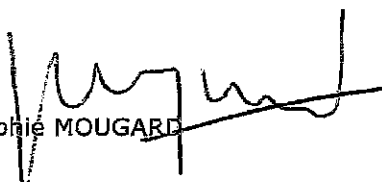
ARTICLE 1^{er} : L'association «Petits Princes» est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter de la date de notification de la décision.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible et non rétroactive.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0067

du 8 mars 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que La Fondation «La Vie au Grand Air» située 20 rue Rouget de Lisle, 92130 Issy Les Moulineaux, est enregistrée sous le n° siret 775 683 402 00546,
- que la Fondation est reconnue d'utilité publique par décret du 8 avril 1931,
- que sa gestion désintéressée est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'il n'apparaît pas au travers des documents produits, que la gestion des services d'accueils éducatifs pour enfants et adolescents en difficultés, est différente de celle exercée par des organismes qui ont la même activité,
- que le financement de ces structures relève essentiellement de fonds publics et l'activité est exercée principalement par du personnel salarié,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

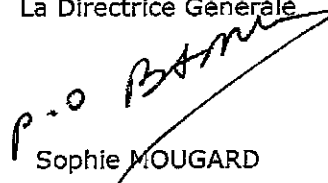
ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération établie le 13 septembre 1977 au nom de la Fondation «La Vie au grand air pour l'enfance» et pour les centres d'Auffargis, de Cormeilles en Vexin et de Magny en Vexin, dont elle assure la gestion, est abrogée à compter du 1^{er} juin 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale des Hauts-de-Seine - annexe du TGI - 6 rue Pablo Néruda - 2^{ème} étage - Bureau 2.95 - 92020 Nanterre cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale



Sophie MOUGARD

**Pour la Directrice Générale
et par délégation**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013 - 0068

du 8 mars 2013

RELATIVE AU REFUS D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'association «La Vie au grand air de Saint-Maur» située 8 avenue du Nord, 94100 Saint-Maur, a sollicité l'exonération du paiement du versement de transport,
- qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret du 12 juillet 1976,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que les activités sportives ne relèvent pas en soi d'une activité de caractère social,
- que l'association «La Vie au grand air de Saint-Maur» n'a pas démontré que les familles à revenus modestes ont accès au plus grand nombre de disciplines sportives à des conditions privilégiées,
- qu'ainsi le caractère social de l'activité n'est pas démontré,
- en conséquence, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies.

DECIDE

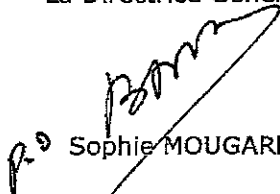
ARTICLE 1^{er} : L'association «La Vie au grand air de Saint-Maur», enregistrée sous le n° siret 788 336 949 00029, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale du Val de Marne, rue Pasteur Vallery Radot, 94011 Créteil cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La Directrice Générale



P-9 Sophie MOUGARD

**Pour la Directrice Générale
et par délégation**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013 - 0069
du 8 mars 2013

RELATIVE AU REFUS D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'association «Consistoire central – Union des Communautés Juives de France», située 19, rue Saint-Georges, 75009 Paris, demande l'exonération du paiement du versement de transport,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que cependant, l'association n'est pas reconnue d'utilité publique,
- qu'en outre, la défense des intérêts généraux du culte, la promotion de la connaissance et la transmission des liens spirituels entre les communautés juives du monde ainsi que le développement de l'enseignement religieux auprès d'étudiants et futurs Rabbins, caractérise une activité culturelle,
- aussi, il ne résulte pas des documents produits que le «Consistoire central» a des activités de caractère social,
- en conséquence, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

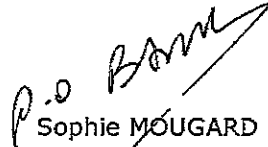
ARTICLE 1^{er} : L'association «Consistoire central – Union des Communautés Juives de France», enregistrée sous le n° siret 784 411 498 00016, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris – Immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai – 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale


Sophie MOUGARD

**Pour la Directrice Générale
et par délégation**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013_0070

du 8 mars 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association Union départementale de Seine et Marne, de l'aide, des soins et des services à domicile, anciennement dénommée «Fédération des associations de soins et services à domicile de Seine et Marne - FASSAD 77», est située 7, rue Pierre Brun, 77017 Melun,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que cependant, l'association n'est pas reconnue d'utilité publique,
- qu'en outre, il résulte des documents transmis, que les activités de maintien, de soutien et d'accompagnement à domicile sont conduites en partenariat avec des organismes publics,
- que le financement de ces activités est apporté par ces mêmes organismes publics,
- que la participation de bénévoles à l'exercice de l'activité n'est pas établie,
- dans ces conditions, l'association manque à démontrer le caractère social de ses activités,

- en conséquence, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision établie le 3 novembre 1997 au nom de la «Fédération des associations de soins services à domicile de Seine et Marne -FASSAD», est abrogée à compter du 1^{er} juin 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Melun - 2, avenue du Général Leclerc - 77000 Melun.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale

P.O. Dame
P. O. Dame
Sophie MOUGARD

**Pour la Directrice Générale
et par délégation**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0076

du 14 mars 2013

RELATIVE AU REFUS D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'association dite «La Fédération Française pour l'Entraînement Physique dans le Monde Moderne – Sports pour Tous» dont le siège est situé 12 place George Pompidou, 93160 Noisy-Le-Grand, a sollicité l'exonération du paiement du versement de transport,
- qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret du 16 juillet 1973,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'il résulte des documents transmis, que les actions menées dans les milieux défavorisés, scolaires et les établissements pénitenciers, sont conduites en partenariat avec des organismes publics,
- que le financement de ces projets relève de ces mêmes organismes publics,
- qu'il n'est pas établi que «La Fédération Française pour l'Entraînement Physique dans le Monde Moderne – Sports pour Tous» participe au financement de ces actions,
- qu'en outre, l'activité est exercée par du personnel salarié sans le concours de bénévoles,
- qu'ainsi, l'association manque à démontrer le caractère social de son activité,

- qu'en conséquence, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas ainsi remplies,

DECIDE

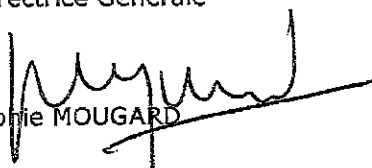
ARTICLE 1^{er} : Que l'association dite «La Fédération Française pour l'Entraînement Physique dans le Monde Moderne – Sports pour Tous», enregistrée sous le n° siret 775 657 679 0079, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Bobigny – Immeuble Européen, Hall A, 1 rue promenade Jean Rostand – 93005 Bobigny cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale


Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2013-0079

du 26 mars 2013

**RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION
DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

VU le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant délégation d'attributions du conseil à la directrice générale et notamment l'article 2 ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'association «Société Philanthropique», dont le siège situé 15 rue de Bellechasse, 75007 Paris, est enregistrée sous le n° sîret 775 666 530 00016,
- qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret du 27 septembre 1839,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'il n'a pas été démontré que les modalités de gestion de ses structures soient différentes de celles d'un organisme exerçant une activité similaire,
- que le financement de l'activité relève de fonds publics et de la participation financière des usagers,
- que l'association n'a pas établi qu'une participation modique est réclamée aux étudiants et jeunes travailleurs ayant accès aux structures de logement-insertion,
- qu'il n'a pas été justifié par la «Société Philanthropique» qu'elle exerce son activité avec le concours de bénévoles,

- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

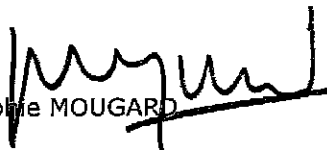
ARTICLE 1^{er} : Les décisions d'exonération du paiement du versement de transport respectivement établies le 13 septembre 1993 au nom de la maison de retraite Marthe Andrée Lucas et le 2 avril 1999 au nom de la «Société Philanthropique» et de ses différents établissements, sont abrogées à compter du 1^{er} juin 2013.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris – Immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai – 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale


Sophie MOUGARD

Décision n° 20130002

Accusé de réception en préfecture
0702850078-20130109-20130002-AU
Date de télétransmission : 09/01/2013
Date de réception préfecture : 09/01/2013

du 09 JAN. 2013

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE N° 010-303-001
« ANGERVILLE - ETAMPES »
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « C.E.A. TRANSPORTS »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
« ETAMPOIS »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** la délibération n° 20120263 du 23 juillet 2012 portant délégation de signature du directeur général au directeur de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le contrat d'exploitation de Type 2 n°080 conclu entre le STIF et l'entreprise « Nom de l'entreprise » et ses avenants,
- VU** le dossier technique n°16269 enregistré par le Syndicat le 12/12/2012 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : L'entreprise « C.E.A. TRANSPORTS » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 010-303-001 « Angerville - Etampes » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°3 au contrat d'exploitation.

ARTICLE 2 : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu'à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1^{er}.

ARTICLE 3 : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Catherine BARDY



DECISION n° 20130077

du 11 MARS 2013

**PATRIMOINE – ACQUISITION D’UN BIEN SITUE
lieu-dit « Les chiquoterics »
A ORSAY (91)**

**POUR LA REALISATION DU PROJET DE
TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE ENTRE MASSY ET SACLAY**

La directrice générale du Syndicat des transports d’Île-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** le code de l’expropriation ;
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment l’article L 1211-1 dudit Code ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L 1311-9 à L 1311-12 dudit Code ;
- VU** l’ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relative à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d’Île-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil d’administration du Syndicat des transports d’Île-de-France n° 2012/0290 du 10 octobre 2012 portant approbation de l’avant-projet du Transport en commun en site propre entre Massy et Saclay ;
- VU** la délibération du Conseil d’administration du Syndicat des transports d’Île-de-France n°2012/0162 du 6 juin 2012 portant déclaration de projet ;
- VU** l’avis de France Domaine en date du 22 octobre 2012 ;
- VU** la délibération du conseil d’administration du STIF n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d’attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.8.1 ;

CONSIDERANT que le bien, situé sur la commune d’Orsay (département de l’Essonne), est constitué d’un terrain agricole de 6 298 m² ;

CONSIDERANT la nécessité d’acquérir le bien et d’en disposer pour la réalisation des travaux du projet de Transport en commun en site propre entre Massy et Saclay ;

CONSIDERANT l’intérêt public d’une telle acquisition foncière ;

CONSIDERANT l’opportunité d’acquérir le bien à l’amiable et les négociations menées avec les propriétaires ;

DECIDE :

ARTICLE 1 : de procéder à l'acquisition de la parcelle située sur la commune d'Orsay (département de l'Essonne), cadastrée section AB n°309 d'une contenance de 6 298 m² appartenant aux indivisaires GARANGER Luc, GARANGER Marc Paul, et GARANGER Monique Marie, occupé, pour un montant de vingt-huit mille trois cent quarante et un euros (28 341 euros), ventilés de la manière suivante :

- valeur vénale : vingt-deux mille quarante-trois euros (22 043 euros),
- indemnité de emploi : mille neuf cent soixante-trois euros (1 963 euros) ;
- indemnité accessoire : quatre mille trois cent trente-cinq euros (4 335 euros).

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du STIF, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La directrice générale



Sophie MOUGARD



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france